ANNO X - N. 1. PROPRIETÀ LETTERARIA. GENNAIO 1904.

GRATIS A TUTTI I SOCI DEL TOURING

PAGAMENTO DELLA QUOTA ANNUALE

☛ Si rammenta ancora una volta ai soci che

entro il 15 gennaio

deve venire pagata la

quota per il 1904

che è di

L. 6 —

per i soci dimoranti nel regno. I soci dimoranti fuori del regno dovranno invece inviare

L. 8 —

e cioè L. 2 in più della predetta quota di L. 6 per le maggiori spese postali, di conformità alla recente votazione.

Quanto più presto si spedisce il vaglia di L. 6 (o L. 8), tanto più si facilita il grande lavoro di scritturazione, che in questi giorni è straordinario.

Si pregano adunque i soci di

inviare il vaglia, indicando sul talloncino

e non altrove (a risparmio di tempo e confusione), il nome, cognome, indirizzo, e le parole

per quota 1904;

il tutto ben chiaro e leggibile, se si vogliono prevenire errori ed equivoci.

Appena ricevuto l'importo, l'amministrazione invierà ai soci che hanno fatto il versamento il

talloncino color violetto

da applicare sulla tessera per renderla valida per il 1904.

Soci a pagamento quinquennale.

I soci che anticipano un quinquennio (L. 30 se nel regno, L. 40 se all'estero), ricevono gratuitamente un bellissimo distintivo in argento di benemerenza, riservato esclusivamente ad essi e del tutto fuori commercio.

La "Rivista del Touring" nel 1904.

Siamo giunti al principio di un nuovo anno; ed anche noi, come tutti gli altri giornali e riviste, dobbiamo esporre il nostro programma.

E lo esponiamo in due parole: continueremo a fare quello che abbiamo fatto sino ad ora; continueremo, cioè, a fare in ogni numero un piccolo passo sulla via del progresso, senza fermarci mai, per conservarci ed aumentare quella considerazione (lo diciamo senza false modestie) che ci siamo guadagnata in Italia ed all'estero, e per far sì che la *Rivista* continui ad essere non ultima causa dell'aumento sempre crescente dei soci, e della loro incrollabile fedeltà al sodalizio.

***

Ci piace qui riprodurre alcune delle righe pubblicate due anni or sono, nel primo numero del 1902, quando la *Rivista* fece, più che un passo, un vero salto:

« Noi aspiriamo a fare della nostra *Rivista* non solo l'organo del Touring, ma anche quello del turismo, ed a rispecchiare e spronare tutte le azioni e tutte le persone che rendono, o potrebbero rendere, facili, comode, amene, sicure, le comunicazioni fra le varie città, provincie, regioni d'Italia, e ad illustrare tutto ciò che contribuisce a facilitare i viaggi, a favorire il concorso dei forestieri, a far amare e stimare il nostro paese, che in parte è ancor tanto sconosciuto o misconosciuto, ma che in parte (è doveroso ed utile il riconoscerlo) molto deve ancor fare, per le strade, per gli alberghi, per le pubblicazioni, per farsi conoscere... e stimare.

« Tale il nostro programma; ed ognuno può capire quanto esso sia vasto ed arduo ».

Questo scrivevamo il primo gennaio 1902; a procedere su tale via ci sentimmo incoraggiati dalle parole gentili di migliaia e migliaia di soci; e questo adunque ripetiamo il primo gennaio 1904.

***

Il primo numero della *Rivista* uscì nel gennaio del 1895; e per qualche anno la *Rivista* (o, come allora si diceva, il *Bollettino*), conteneva, in embrione, le notizie che furono poi passate nell'*Annuario*, e che furono il germe delle *Guide* del nostro Bertarelli; e conteneva pure, per intero, tutti quei comunicati di carattere speciale che ora vengono spediti agli interessati col mezzo di speciali circolari ed opuscolini.

Ciò ricordando, due anni or sono scrivevamo:

« Tolte quelle rubriche, ristretti i comunicati, la *Rivista* andò per conto suo ingrandendosi, modificandosi, e cercando altri argomenti; non parlò solo del Touring, ma anche del turismo in generale; non più del solo ciclismo, ma anche di tutti gli altri mezzi di trasporto; volle anch'essa avere illustrazioni, sempre più numerose, sempre più grandi, sempre più belle; aumentò le sue rubriche, allargò i suoi orizzonti, ed ora guarda davanti a sè, col desiderio, ed anche con un po' di speranza, di avvicinarsi ai suoi ideali, e di rendersi ogni giorno più degna di essere l'organo del turismo italiano ».

Ci pareva allora di esserci messi sulla buona via; la pratica di questi due anni, la buona riuscita della nostra impresa, le approvazioni e gli incoraggiamenti piovutici da molte parti, ci persuadono che non ci eravamo ingannati; e per quella via continueremo adunque con sempre rinnovata fiducia.

***

Dunque (lo diciamo, sebbene il dirlo sarebbe proprio superfluo), la *Rivista* continuerà ad essere **organo ufficiale del Touring**, ed a partecipare ai soci i deliberati del Consiglio, tutte le notizie di qualche importanza e d'interesse generale, e tutto quanto riguarda il programma ed il lavoro, non del solo Consiglio, ma anche delle singole Commissioni che così alacremente lo coadiuvano nella vasta opera sua.

Di tali Commissioni (che potranno ancora aumentare di numero, e guadagnare così al Touring la cooperazione di altre attività ed intelligenze), ci limitiamo a ricordare qui quella per la **manutenzione delle strade**, quella per i **cartelli indicatori**, e quella per il **miglioramento degli alberghi** per far comprendere quanto il programma del Touring (e, nella dovuta relazione, quello della *Rivista*) vada ogni giorno aumentando d'importanza e vastità.

***

Continueremo pure, come abbiamo fatto fin qui, a dare notizie, nei limiti del possibile, dell'attività dei Consolati nelle varie parte d'Italia e dell'estero; ma per poter dare alla rubrica delle *Gite e convegni* tutto lo sviluppo necessario, ci è indispensabile l'aiuto gentile e continuo di tutti i Consoli e di tutti i soci, che sono tutti *corrispondenti nati* della *Rivista*.

***

I giornali e le *Riviste* parlano in questi giorni dei premî. In questo campo crediamo di aver raggiunto il vero *record;* e infatti nessuno è giunto ancora a fare quanto abbiamo fatto noi, a dare cioè una **Rivista** sempre migliorata senza aumento della quota sociale annua e superando sempre le nostre promesse.

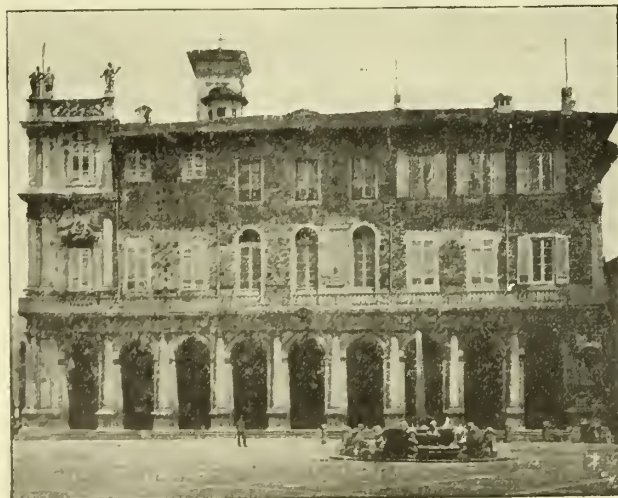
Nel 1903 avremmo dovuto dare **12 numeri di 32 pagine** di testo, cioè 389 pagine; ne abbiamo date invece 432, cioè un numero di pagine equivalente a **tredici numeri e mezzo** in cambio di dodici.

Ma c'è di più. Nel 1895 la *Rivista* costò L. 0,15 per ogni socio; nel 1903 costò **L. 2,10** per socio, cioè **quattordici volte di più**. Dal canto loro i soci continuano come s'è detto a pagare **L. 6** (come quando non c'era la *Rivista*), e ad avere tutto il resto come prima e più di prima.

***

Ma, ora che ci pensiamo, ci siamo già soffermati troppo su questi dati: rimettiamoci al lavoro; *e avanti, avanti, via!*

La nuova edizione della Guida della Lombardia

Siamo lieti di iniziare questa annata della nostra *Rivista* col fare una specie di presentazione della nuova edizione della *Guida della Lombardia* del nostro L. V. Bertarelli, che

1. — Bergamo: Palazzo Nuovo.

ha potuto, con questa sua opera, attuare novelli progressi nelle pubblicazioni del Touring, il quale si vede aperto davanti un campo sempre più vasto, e si ripromette di percorrerlo sino alla fine, purchè gli continui l'appoggio dei soci.

Questa nuova edizione (lo ricordiamo subito), è a pagamento; non si spedisce gratuitamente a tutti i soci; ma si dà soltanto a quanti la pagano *a puro prezzo di costo*.

Chi consideri spassionatamente la cosa, vedrà (se ama più il grande interesse generale del Touring che il suo piccolo interesse personale), che deve essere così, che non può che essere così. Diamo più avanti il confronto di quanto fanno gli altri Touring e di quanto fa il nostro; e da esso appare che nessun altro Touring dà *gratuitamente* ai suoi soci un numero di pubblicazioni uguale a quello che il Touring dà e darà ai suoi; e questo giustifica la meraviglia manifestata non solo dagli italiani, ma anche dagli stranieri, i quali non sanno persuadersi che il nostro sodalizio, con una tassa così tenue, offra pubblicazioni così numerose, utili, costose. Ora vogliamo osservare che non sarebbe opportuno l'aumentare quella tassa (la cui tenuità è senza dubbio uno dei coefficenti del continuo aumento del numero dei soci); ma

2. — Bergamo: Monumento a G. Donizetti.

non si può, non si deve limitare d'altro canto l'attività del Touring, che desidera di sviluppare il suo programma senza limiti; e perciò, continuando la serie delle pubblicazioni

3. — Brescia: Loggia.

gratuite per tutti soci, ne va iniziando un'altra serie: quella delle pubblicazioni a pagamento.

Su tale via il Touring entrò già coll' *Attraverso l'Italia* che non si poteva di certo mandare in dono a tutti; continua ora, in misura accessibile ad un numero ben maggiore di borse, colla nuova edizione della *Guida della Lombardia*, che non si potrebbe mandare in dono ai soci senza pregiudizio di quelle regioni che non hanno ancora, nella raccolta delle nostre guide turistiche, il volume che le riguarda; su tale via il Touring continuerà colle *Guide delle linee ferroviarie*, che saranno messe in vendita a prezzi moderatissimi; e continuerà ancora in altre maniere, se troverà nei soci e nel pubblico il necessario appoggio.

4. — Brescia: Monumento di Arnaldo.

Premesse queste avvertenze, che ci sembravano necessarie, confrontiamo ora la nuova colla vecchia edizione della *Guida della Lombardia*.

***

Due volumetti di complessive 364 pagine racchiudevano nel 1896 la prima guida regionale del Touring, la *Lombardia*, che il Bertarelli aveva redatto, mettendovi poco più d'un terzo delle strade lombarde, sicuro con ciò di compire una così ricca monografia itineraria delle strade lombarde, quale nessun ciclista d'allora sognava.

Non c'erano profili (non s'erano fatti allora neppure per la *Guida delle Grandi Comunicazioni*), non c'erano carte schematiche d'assieme che potessero servire d'indice generale; i tronchi di strade descritti erano circa 1200, e di questi un notevole numero mancava della nota sulla manutenzione.

Pure il lavoro parve così ardito, che a Cremona quel capo console prof. Francesco Cottarelli si fece iniziatore di una sottoscrizione fra i ciclisti per una onorificenza al compilatore, fusasi subito con una uguale iniziativa sorta a Milano, che condusse a conferirgli nell'anno stesso una grande medaglia d'oro, accompagnata da un plebiscito vero

5. — Como: Duomo.

di simpatia da parte dei soci del Touring, che il Bertarelli non ha più dimenticato, e di cui si tiene sempre riconoscente.

Ma quanto progresso da allora! E' venuto il *Lazio* con un tentativo — antiquato ormai a giudizio del compilatore stesso — di profili schematici solo approssimativi nelle quotazioni non corrispondenti ai punti di altimetria trigonometricamente o con quote grafiche segnate nelle carte. Poi venne la terza edizione, rifatta, della *Guida delle Grandi Comunicazioni*, lavoro nel suo genere, monumentale, dove 30 000 chilometri di strade sono stati scrupolosamente quotati con oltre 60 000 altimetrie. E, via via, si susseguirono (perfezionandosi nei dettagli, ma seguendo pertinacemente lo stesso piano), le altre guide regionali: *Veneto, Piemonte, Umbria, Emilia, Toscana, Marche, Campania,* sino a quest'ultima nuova trasformazione della *Lombardia*.

6. — Como: Monumento di A. Volta.

Otto anni di lavoro hanno costituito un bel patrimonio, coefficiente poderoso della considerazione in cui il Touring è andato man mano salendo. Nè intende ora il Touring di arrestarsi qui, nè di lasciare invecchiare ciò che è fatto.

* * *

La nuova *Lombardia,* nella sua importanza cresciuta, tiene il *record* delle nostre guide itinerarie.

I tronchi di strade descritti, da 1200 salirono a 2300 (cioè tutti i carrozzabili a fondo artificiale). Di oltre 6000 chilometri, che non sono del tutto piani, fu fatto il profilo accuratissimo, opera di pazienza certosina, poichè comporta la lettura di almeno 15000 altimetrie, molte verificate sul terreno. I profili, minuscolo ornamento nel testo, sono 1000: l'originale loro è un disegno minutissimo... lungo oltre 150 metri. I collaboratori per le informazioni, che nel 1896 furono 400, ora sono stati 1300 e vennero interrogati con 8000 schede controllate almeno in duplo, più spesso in triplo. Migliaia di lettere furono scambiate coi cortesi informatori.

Le 364 pagine del '96 salirono ora a circa 1000!

E' vero che oggi delle Guide del Touring si servono non più soltanto i ciclisti, ma i turisti d'ogni maniera, i podisti che si arrovellano a misurare con sicurezza i chilometri coperti in gara, i cacciatori e i villeggianti, gli ufficiali alle manovre e il Re e i generali nell'automobile, i carabinieri in trasferta e i vetturini delle imprese di trasporti, e i comuni e le provincie per i servizi stradali; e, insomma... tutti!

7. — Cremona: Duomo.

* * *

Come s'è già detto, la *Lombardia* fu data in sottoscrizione ad un prezzo, che al solito è uno di quei prezzi quasi incomprensibili che il Touring sa fare, e tale in ogni caso da dotare il paese nostro della nuova opera senza danneggiare il bilancio del Touring.

La sottoscrizione diede buon risultato, tanto da incoraggiare il compilatore all'attuazione di un sogno: quello di dotarla, non di una semplice carta-indice schematica, ma di una vera carta topografica.

Non si sarebbe potuto farlo se si fosse trattato di distribuzione gratuita; si potè farlo con una sapiente combinazione finanziaria e colla cortesia dell'Istituto Geografico Militare, cui si tributano qui i meritati elogi, coll'adesione dei soci numerosissimi che sottoscrissero, vanno sottoscrivendo, e sottoscriveranno ben presto alla grandiosa pubblicazione.

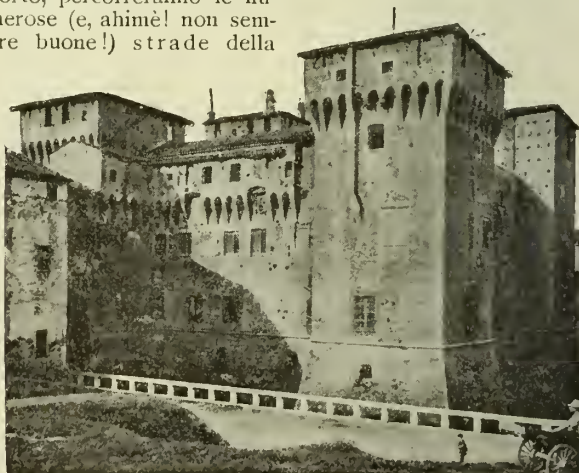
Si potè, diciamo, munire la *Lombardia* di una magnifica carta topografica al 100000, in sei grandi fogli ciascuno di cm. 65 × 90, ripiegata in modo da farne una busta tascabile di cm. 11 × 20, carta che è senza dubbio la più bella che sia stata finora pubblicata sulla interessante regione.

Tale carta si distingue per la finezza dell'incisione, la ricchezza dei dati topografici, l'abbondanza delle quote altimetriche, la accuratezza delle curve di livello, l'evidenza del tratteggio e delle strade, l'aggiornamento delle ferrovie, strade rotabili, corsi d'acqua, e degli aggregati di case.

8. — Cremona: Palazzo dei Giureconsulti.

I numeri sulle strade corrispondono alle descrizioni nei tre volumi.

La carta comprende tutta la Lombardia, coll'appendice importantissima della riva piemontese del lago Maggiore e di quella veronese del Garda, di parte del Trentino (versante orientale del Gruppo dell'Adamello), con lo Stelvio, l'Alta Engadina, parte del Canton Ticino (tutto il Sotto-Ceneri e parte del Sopra-Ceneri), il Novarese, il territorio di Piacenza e di Parma.

Mercè l'aumento dei dati, l'accuratezza della compilazione e della revisione, e l'aggiunta di questa bella carta, la nuova edizione della *Guida della Lombardia* sarà l'indispensabile *vade-mecum* a quanti, con qualsiasi mezzo di trasporto, percorreranno le numerose (e, ahimè! non sempre buone!) strade della splendida e ricca regione che va dalle Alpi al Po e dall'Oglio al Ticino; e l'appoggio che per tale pubblicazione il Touring ha trovato in un numero così notevole di soci, lo incoraggerà forse a studiare (quando sarà finita la pubblicazione delle poche altre guide regionali che mancano) la ripub-

9. — Mantova: Castello.

blicazione, secondo i nuovi concetti e coi nuovi progressi... e collo stesso sistema finanziario delle altre guide regionali.

Per intanto, ecco la nuova *Guida di Lombardia*, che vedrà la luce appena pronta la Carta, cioè nel venturo febbraio. A meglio consacrare il ricordo dell'avvenimento, abbiamo voluto che la sua presentazione fosse qui accompagnata dalla riproduzione di alcuni fra i più notevoli monumenti che abbelliscono le principali città lombarde.

10. — Mantova: Monumento a Virgilio.

La Carta della Guida.

Circa la gran Carta di Lombardia al 100 000, annessa alla Guida Regionale, cui con tanto slancio e molti con esplicite lodi hanno sottoscritto già alcune migliaia di soci, ci giungono da più parti due osservazioni, cui rispondiamo subito:

1° Ci si chiede: " perchè non fate in rosso i numeri delle strade corrispondenti al testo? Sarebbero ancor più visibili ". D'accordo. E vi si era pensato. Ma quando per costruire la Carta si dovette determinare la grandezza esatta dei fogli (prima studiata solo approssimativamente) e questa, per contenere tutta la Lombardia, riuscì di cm. 65 × 90, l'I. G. M. dichiarò di non poter garantire una assoluta e perfetta tiratura in colore al preciso posto ove doveva corrispondere. E' noto che per igroscopia i fogli si ingrandiscono o s'impiccoliscono sensibilmente secondo le giornate e, come è naturale, in proporzione alla grandezza. Per togliere l'inconveniente sarebbe occorso di fare una Lombardia non più in sei ma almeno in nove fogli... e il ministro delle finanze del Touring disse di no.

11. — Milano: Duomo.

2° Ci si chiede pure: " perchè, oltre la carta topografica, non date anche le solite carte-indice schematiche? " Ecco, questo è... appetito che viene mangiando. Non v'è dubbio che anch'esse avrebbero giovato. Ma per la Lombardia ne occorrevano sei di circa cm. 40 × 60. Fu ancora una ragione finanziaria che fece scartare senz'altro ogni idea di questo duplo, che avrebbe gravato fortemente sul costo per carta, tiratura, *clichés* e soprattutto per la traduzione in netto degli originali che il Capo-sezione strade aveva già preparati in matita e che servirono all'I. G. M. per costruire la Carta. Si tenga conto che gli originali che si sarebbe trattato di porre in pulito sono sei tavole di circa quattro metri quadrati ciascuna, con circa 1500 nomi e oltre 10000 numeri! Evidentemente la spesa eccedeva il vantaggio, e tutti lo riconosceranno quando avranno a mano la chiarissima Carta in corso d'esecuzione.

Le incisioni che adornano questo articolo.

1. — BERGAMO. — Palazzo Nuovo, così chiamato per distinguerlo dal Palazzo Vecchio che gli sta di fronte. Il Palazzo (del quale è parte notevole il maestoso porticato), fu cominciato nel 1594 da *Vincenzo Scamozzi*, che lo lasciò incompiuto. Chi gli successe nella direzione dei lavori, trascurò il disegno primitivo, sostituendovi quello di cui diede un saggio all'angolo sinistro. e che non piacque. Dal 1648 sino a pochi anni or sono ebbe qui sede il municipio; ora vi ha sede il R. Istituto tecnico Vittorio Emanuele III.

2. — BERGAMO. — Monumento di Gaetano Donizetti, opera di *Francesco Jerace*, inaugurato nel 1897. Il sommo musicista (1798-1898), nativo di Bergamo, è rappresentato seduto sopra un sedile di stile greco, mentre è ritta a lui davanti la musa ispiratrice.

∴

3. — BRESCIA.— La Loggia o Palazzo del Comune. E' uno dei più notevoli edifici del rinascimento lombardo. Il disegno è dell'architetto vicentino *Tommaso Formentone* (1489). L'attico ottagono fu aggiunto da Luigi Vanvitelli nel 1769; e nel 1898 si discusse vivamente il progetto di demolirlo.

12. — Milano: Monumento delle Cinque Giornate.

4. — BRESCIA. — Monumento di Arnaldo da Brescia, di *Odoardo Tabacchi*, inaugurato il 14 agosto 1882. Arnaldo, nato a Brescia, discepolo di Abelardo in Francia, nel 1145 andò a Roma a predicare contro il potere temporale dei papi. Nel 1155 fu fatto prigione da Federico Barbarossa, che lo consegnò a papa Adriano IV, il quale lo fece abbruciar vivo, e gettarne le ceneri nel Tevere.

∴

5. — COMO. — Il Duomo. Fu cominciato nel 1396, e rinnovato poi su disegno di *Tommaso Rodari* (1484-1524). La cupola, di quattro secoli appresso, è di *Juvara*. Nel mezzo è il Broletto, eretto nel 1435, su disegno di *Pietro da Breggia*. A sinistra è la Torre dell'Orologio, che serve come campanile del Duomo, a cui è unita dal Broletto o Palazzo del Comune.

6. — COMO. — Monumento di Alessandro Volta, opera di *Pompeo Marchesi*, eretto nel 1838. Il grande elettricista (1745-1827), inventore dell'elettroforo, dell'elettrometro e della pila, nacque e morì a Como.

∴

7. — CREMONA. — Il Duomo fu cominciato nel 1107, rifatto dopo il terremoto del 1117, consacrato nel 1190, trasformato dal 1228 in avanti su disegno di *Bertolino Brogerio* e *Jacopo Camperio*. La facciata, del secolo XV, è disegno di *Alberto Severo*, carrarese. Il campanile, o Torrazzo, è alto metri 111, cioè tre metri più del

Duomo di Milano. Sorse nella prima metà del secolo XII. La parte superiore fu costruita circa il 1285.

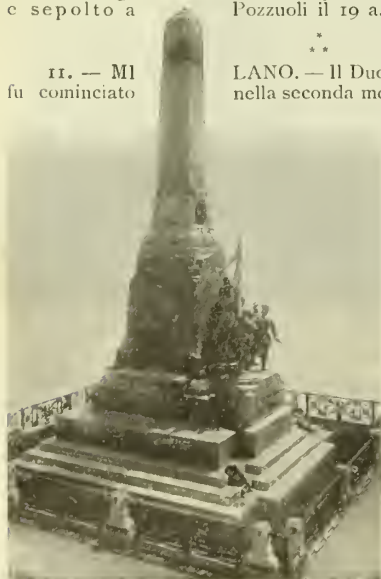
8. — CREMONA. — Palazzo dei Giureconsulti. E' uno dei più perfetti modelli dello stile gotico lombardo. Fu eretto nel 1292 ad uso dei Cavalieri Magnifici. Fu poi dato al Collegio dei giureconsulti.

* * *

9. — MANTOVA. — Castello. È detto " Castello di Corte „ o anche " Castello di San Giorgio „. È il vecchio castello dei Gonzaga. Venne fatto costruire da Francesco IV Gonzaga dal 1393 al 1406 su disegno di *Bertolino Novara*. Nella storia del risorgimento italiano è celebre perchè in esso furono chiusi i patriotti italiani condannati dall'Austria a lunga prigione od alla forca. I documenti di tali processi si conservano nell'Archivio di Stato, che ha sede appunto nel castello.

13. — Pavia: Panorama.

10. — MANTOVA. — A Mantova, su d'una facciata del Palazzo della Ragione, è murato questo antico e curioso monumentino di Virgilio, il famoso poeta latino (autore dell'*Eneide*, delle *Bucoliche*, delle *Georgiche*), nato presso Mantova il 70 a. C., morto e sepolto a Pozzuoli il 19 a. C.

* * *

11. — MILANO. — Il Duomo. — Il Duomo di Milano fu cominciato nella seconda metà del secolo XIV. Dal 1389 in avanti i lavori furono condotti con grande solerzia. La costruzione della facciata fu cominciata (sul disegno lasciato da *Pellegrino Pellegrini de' Tibaldi*) nel 1616. La guglia maggiore fu creata dall'architetto *Francesco Croce* dal 1760 al 1765. Essa è alta, sino al capo della Madonnina, m. 108,58.

14. — Pavia: Monumento ai fratelli Cairoli.

12. — MILANO. — Il monumento delle Cinque giornate (18-22 marzo 1848, nelle quali i cittadini, con eroica lotta, cacciarono gli austriaci dalla città) è opera assai lodata di *Giuseppe Grandi*, nato a Ganna nel 1843, morto in patria il 13 novembre 1894, prima dell'inaugurazione del monumento.

* * *

13. — PAVIA. — Panorama. A sinistra la grande cupola del Duomo, ideata dall'*Omodeo*, terminata, tre secoli appresso, da *Carlo Maciacchini* (1885). E' alta m. 92,20. A destra il ponte coperto sul Ticino, costruito nel 1353, da *Giovanni da Ferrara* e *Jacopo da Gozzo*. Ha sette piloni e sei arcate.

14. — PAVIA. — Monumento dei fratelli Cairoli. Opera di *Enrico Cassi*, inaugurata nel 1896. Dal gruppo di statue sono rappresentati, assieme colla loro madre Adelaide (1806-1871), i fratelli Cairoli Benedetto (1825-1889); Ernesto, morto di 26 anni alla battaglia di Varese (1859); Luigi, morto in seguito a ferite nel 1860; Enrico, morto a Villa Glori nel 1867; Giovanni, ferito a Villa Glori e morto a Belgirate nel 1869.

Un confronto eloquente

Quello che fanno i Tourings per i loro soci.

AUSTRIA-UNGHERIA. — *Oesterreichischer Touring Club.* Quota L. 8; Rivista " Radfahrer Rundschau „, mensile di pag. 20 inviata gratuitamente ai soci. Le altre pubblicazioni (Carte, Annuario, itinerari) sono a pagamento.

Ceska Ustredny Yednota Velocipedistu. Quota L. 5; Rivista " Ciclista „, bimensile di pag. 6, gratuita. Annuario e altre pubblicazioni a pagamento.

Magyar Kerekpàros Szovetzeg. Tutte le pubblicazioni sono a pagamento.

BELGIO. — *Touring Club de Belgique*, quota Frs. 5. Rivista mensile di pag. 40, gratuita come pure l'Annuario. Altre pubblicazioni (Carte, itinerari) sono a pagamento.

Ligue Vélocipédique Belge, quota Frs. 5. Rivista " Revue Vélocipedique Belge „, settimanale di pag. 16 gratuita. Altre pubblicazioni (Carte, itinerari, Annuario) sono a pagamento.

DANIMARCA. — *Dansk Cycle Ring*, quota L. 5. Rivista " Auto-Cyclen „, settimanale di pag. 16 a pagamento come tutte le altre pubblicazioni (Carte, Guide, Annuario).

Den Danske Turistforeningen, quota L. 5. Non pubblica rivista mensile. Le diverse pubblicazioni (Guide, manuali di viaggio e Annuario) sono a pagamento.

FRANCIA. — *Touring Club de France*, quota Frs. 5. Rivista mensile di pag. 48, gratuita. Le diverse pubblicazioni (Carte, itinerari, guide e Annuario) a pagamento.

Union Vélocipédique de France, quota Frs. 6. Rivista mensile di pag. 16, gratuita pei soci individuali e Società affiliate. Le diverse altre pubblicazioni (Annuario, ecc.) sono a pagamento.

GERMANIA. — *Allgemeine Radfahrer Union*, quota marchi 6. Rivista " Der Radturist. Der Automobilist „, quindicinale di pagine 28, gratuito. Le altre pubblicazioni (Carte, guide e Annuario) sono a pagamento.

Deutscher Radfahrer Bund, quota marchi 6. Rivista " Deutsche Radfahrer Zeitung „, quindicinale, di pag. 20, gratuita. Altre pubblicazioni (Guide, carte e Annuario) sono a pagamento.

Deutscher Touring Club Munchen, quota marchi 6,50. Rivista " Mittheilungen des D. T. C „, mensile di pag. 16 e l'Annuario gratuiti. Le pubblicazioni diverse (Guide, Carte e profili) a pagamento.

GRAN BRETTAGNA. — *Cyclist's Touring Club*, quota scellini 5. Rivista " The Monthly Gazzette „, mensile di pag. 58, gratuita. Le altre diverse pubblicazioni, compreso l'Annuario, sono a pagamento.

LUSSEMBURGO. — *Touring Club Luxembourgeois*, quota Frs. 3,75. Rivista mensile di pag. 16, gratuita. Le altre pubblicazioni (Carte, itinerari ed Annuario) sono a pagamento.

OLANDA. — *Allgemeene Nederlandsche Wielrijdersbond*, quota Frs 6. Rivista " De Kampioen „, di pag. 30 mensile, carta chilometrica dei Paesi Bassi e Annuario gratuiti. Le altre pubblicazioni sono a pagamento.

RUSSIA. — *Rossisky Obscestro Touristoff*, quota rubli 3. Rivista " Russky-Turist „ di pag. 30 mensile, Annuario e profili dell'anno gratuiti. Le altre pubblicazioni sono a pagamento.

Radfahrer Vereinigung " Union „ in Russland, quota rubli 2,50. Rivista " Union „ di pag. 58, mensile, gratuita come pure l'Annuario. Le altre pubblicazioni (Carte, guide) sono a pagamento.

SPAGNA. — *Centre excursionista de Catalunya.* Rivista " Buttleti del Centre excursionista de Catalunya „ di pag. 32 mensile, a pagamento come pure le altre pubblicazioni.

SVEZIA. — *Svenska Turisfoereningen*, quota corone 3,50. Non pubblica riviste. L'Annuario illustrato e guida gratuiti. Le altre pubblicazioni (Carte, itinerari, ecc.) sono a pagamento.

SVIZZERA. — *Touring Club Suisse*, quota Frs. 5. Rivista mensile di pag. 20, la Guida stradale e l'Annuario gratuiti. Le diverse pubblicazioni (Carte, itinerari, Guide, ecc.) sono a pagamento.

ITALIA. — *Touring Club Italiano*, quota L. 6. Rivista, Annuario, guide, carte, monografie, profili, ecc. tutto gratuito.

Per il concorso dei forestieri

L'Associazione nazionale pel movimento dei forestieri. — Una grande Sezione regionale Lombarda e dei Laghi. — I Comitati locali.

Fra l'apparente torpore invernale va disegnandosi un largo movimento promettitore di un primaverile rigoglio di vigorose organizzazioni.

***

A Bologna un Comitato di notabilità cittadine fa capo a quel Consolato del Touring per un lavoro attivissimo, che deve riuscir gradevole ai forestieri e di vantaggio per la dotta e industre città.

Un Comitato promotore costituitosi a Milano presso la Direzione generale del Touring, ha gettate le basi di accordi per la costituzione di una grande « Sezione Lombarda e dei Laghi », una Sezione che varca anche i limiti puramente regionali, giacchè il complesso d'interessi collegati al movimento dei forestieri non può essere circoscritto solamente entro una città o una provincia; ma per ricevere vigoroso slancio e continuità feconda, ha bisogno di essere considerato nell'efficienza turistica di una vasta zona, la quale deve perciò essere preparata con vigorosi istituti e provvedimenti bene armonizzati e armonizzabili.

La presidenza dell'Associazione nazionale, che aveva già manifestato il suo compiacimento per l'iniziativa lombarda, accolse a Roma in modo lusinghiero e premuroso le proposte portate dai delegati milanesi, arch. L. Broggi, dott. Ettore Candiani e ing. A. Riva, per alcune riforme allo statuto, necessarie per creare alle Sezioni e ai Comitati locali una più larga base di adesioni e per assicurare una certa libertà d'azione a quegli organi decentrati e pur sempre dipendenti dal grande sodalizio nazionale.

Così convenne per l'opportunità di aggiungere alle attuali categorie dei *Soci fondatori* (quota di L. 1000 una volta tanto), *effettivi* (L. 76 annue), *aggregati* (L. 36 annue), una categoria di *Soci aderenti* (con contributo annuo di L. 12), destinata a reclutare quanti per solo spirito di civismo partecipano agli ideali dell' Associazione pel movimento dei forestieri e ne vogliano aiutare le finalità.

Così pure consentì maggiori attribuzioni amministrative, e una percentuale sul prodotto delle quote sociali, alle Sezioni e Comitati per agevolarne il funzionamento.

Queste ottime disposizioni dei preposti all'organo centrale dell'Associazione, hanno trasfuso una viva fiducia nelle provincie. E noi segnaliamo con grande compiacimento l'attività della Pro Gardone, che sulla riviera bresciana del Benaco ha creato un movimento promettentissimo anche per l'opposta riviera veronese; i propositi della Pro Sebino, che va dando impulso al movimento dei forestieri sul lago di Iseo; l'opera della Società per gl'interessi di Como, della Pro Brunate e della Pro Bellagio, che sul lago di Como aiutano quell'istesso movimento sul Lario, al quale pure sta aggregandosi la Pro Lecco; della Pro Chiavenna, che invigila agli interessi della Valtellina.

Segnaliamo la recentissima e rafforzata ricostituzione ad Erba (Como) della Società per gl'interessi del Pian di Erba e della Valassina, il cui Comitato intermandamentale si agita per maggiori e più rapide comunicazioni ferroviarie di quella plaga classica per villeggiature, e si adopra per organizzare nel venturo settembre un'esposizione agricola.

E ci richiamiamo alla Pro Ceresio, che potrebbe assicurare alla zona italiana del lago di Lugano parte non piccola dei benefici ora sapientemente realizzati sulla zona svizzera; alla Pro Luino; alla Pro Pallanza, che sul lago Maggiore ha dato esempio di attività, invidiatale da Arona, ove adesso si è costituito un Comitato apposito; ai volenterosi del lago d'Orta, promotori di un altro Comitato pure aderente alla costituenda Sezione lombarda e dei laghi.

Il Comitato che fu nominato in un importante convegno di rappresentanze tenutosi il 26 settembre a Como, e si è riunito il 10 dicembre a Milano, lavora a preparare una grande adunanza nella metropoli lombarda, perchè la costituzione della ideata Sezione regionale vi sia proclamata col concorso di numerose ed autorevoli, significative adesioni, non soltanto di Milano, ma d'ogni parte di Lombardia, delle sue industri città, delle riviere popolose, delle località montane, che in estate richiamano a migliaia i villeggianti, i turisti.

***

Il 14 corr. si adunò a Roma il Consiglio direttivo dell'Associazione nozionale.

Presiedeva l'on. Di Sant'Onofrio.

Erano presenti gli on. Rubini, Brunialti, Guicciardini, il senatore Fabrizi, il comm. Magaldi, il direttore generale delle poste e dei telegrafi comm. Miglioranzi, l'ispettore generale dei servizi marittimi comm. Lonardi, il comm. Cavaceppi, il comm. Apolloni, l'avv. Agrati, delegato dal Touring, il cav. Bertolini, consigliere del T., delegato dell'Associazione nazionale degli albergatori, e moltissimi altri consiglieri anche in rappresentanza dei soci residenti fuori di Roma.

Dopo varie comunicazioni della presidenza, il sindaco sig. Marini riferì sull'andamento morale ed economico dell'Associazione.

Questa dal 1º gennaio al 21 novembre aveva incassato L. 10092 dai soci, L. 15789 per concorsi diversi ed interessi patrimoniali, in complesso circa 26000 lire; ne aveva spese 10196; le rimanevano fra titoli in portafoglio e contanti in cassa 89000 lire.

Fu approvata l'ammissione di oltre 300 soci delle varie città del regno e furono prese deliberazioni intorno al funzionamento delle sezioni e del comitato.

Fu riconosciuto che, in seguito al grande sviluppo preso dalla Associazione, occorre provocare alcune modificazioni di statuto, per le quali occorrerà la sanzione sovrana, previo parere del Consiglio di stato; fu all'uopo deferito ad una commissione composta dei signori: on. Brunialti, comm. Magaldi e Cavaceppi, avv. Agrati di Milano, cav. Campione di Napoli, l'incarico di definire, in base ai criteri approvati dal Consiglio, le modificazioni predette.

Dopo ampia discussione sull'azione che dovrà spendere l'Associazione in merito a questioni di pubblico interesse, il Consiglio procedette alla rinnovazione delle cariche interne, in seguito alla quale la presidenza restò così composta:

Presidente: on. Di Sant'Onofrio; vice presidenti: cav. uff. Benvenuto Cagli, march. Cesare Imperiali, duca d'Andria di Napoli e conte Grimani sindaco di Venezia; assessori: avv. Agrati di Milano, on. Brunialti, cav. Fioroni di Genova, comm. Magaldi, conte di San Martino, sen. Fabrizi e comm. Cavaceppi; segretari: cav. Pinchetti, cav. Campione di Napoli, cav. Bertolini di Milano; direttore: cav. Picarelli.

I miglioramenti nelle ferrovie.

L'Associazione nazionale pel movimento dei forestieri ha incaricato una commissione di studiare i miglioramenti introdotti nelle ferrovie straniere onde ottenerne l'attuazione nelle ferrovie italiane.

La commissione, presieduta dal senatore dott. Fabrizi, e composta dei signori duca D'Andria di Napoli, commendatore Johnson direttore del Touring Club, comm. ing. Phylipson di Firenze, cav. Sangiorgi, comm. Apolloni, Dreyfuss, Piana di Roma, conte Mazzarino di Palermo, tenne la sua prima riunione in Roma negli scorsi giorni.

Società " Pro Sebino „

per il Lago d'Iseo e regioni limitrofe.

Si è costituita, sino dal 1901, una società per lo sviluppo commerciale, industriale, agricolo e morale delle popolazioni del Lago d'Iseo e regioni limitrofe.

In base all'articolo secondo dello statuto della società, essa si propone gli scopi che dovrebbero proporsi, *mutatis mutandis*, tutte le società consimili, e che sono i seguenti:

a) promuovere e favorire il concorso dei visitatori e dei villeggianti verso i paesi del lago, procurando loro, con le maggiori comodità, le più utili e necessarie informazioni;

b) influire sulle varie compagnie e imprese di trasporti terrestri e lacuali perchè, col mezzo di opportune tariffe, sia cumulative che particolari, e con orarî ben combinati, favoriscano ad un tempo il movimento dei passeggieri e delle merci, ed i legittimi interessi dei varî comuni delle sue sponde;

c) appoggiare con ogni mezzo morale e materiale, di cui possa disporre, le iniziative individuali tendenti a migliorare le condizioni economiche, igieniche e sociali dei comuni, quali sarebbero le costruzioni di alberghi moderni, di rifugi alpini, sanatori, stazioni climatiche, teatri, mezzi rapidi di comunicazioni fra comuni finittimi, centri di divertimenti, uffici di informazioni e di pubblicità;

d) influire con ogni mezzo legale e morale presso le autorità competenti per migliorare i pubblici servizi e dare maggior impulso al commercio della regione, e perchè vengano impiantati e migliorati i servizi di vetture, barche da diporto, fattorini di piazza e simili, comprendendo in esso la più attiva e severa sorveglianza acciò non si verifichino inconvenienti dannosi alla fama di paese colto cui deve aspirare la nostra regione;

e) promuovere riunioni amichevoli fra i cittadini dei varî paesi ed iniziare festeggiamenti, regate, illuminazioni, ecc., ecc., atti ad attirare il concorso dei forestieri;

f) provvedere, nei limiti de' suoi mezzi, all'istituzione di un personale d'informatori ed interpreti nei porti principali del Lago e sui piroscafi maggiori, perchè gli stranieri trovino un facile modo di farsi comprendere e di conoscere al tempo stesso la storia, i costumi e le migliori località.

g) estendere, con una saggia pubblicità, le cognizioni circa il Lago d'Iseo e regioni limitrofe, procurando in proposito di riunire in uno scopo comune lo scopo delle varie imprese di trasporto.

La " Pro lago „ di Luino.

La Pro lago sorse circa un anno fa collo scopo ben chiaro e preciso di promuovere, mediante la concorde unione di ogni classe di cittadini, il miglioramento morale ed economico della ridente plaga d'azzurro e di verde che fa corona a Luino, soprattutto col favorire in tutti i modi il concorso dei forestieri.

All'invito dei primi organizzatori rispose con slancio la cittadinanza tutta. L'esempio della vicina Lugano e quello della consorella Locarno (dove da anni due società sul tipo di quella che si voleva far sorgere a Luino, lavorando indefessamente riuscirono a creare di sana pianta un enorme movimento di forestieri), serviva di sprone ai luinesi.

Tutte le personalità e gli enti locali, dal deputato agli albergatori, e dal municipio alle banche, concorsero a fondare ed a rendere forte la nuova istituzione: la quale si mise subito al lavoro coll'energia e l'attività che sono proprie degli organismi giovani.

La Pro lago si interessò a tutte le questioni la cui soluzione poteva riuscire utile ai suoi intenti.

Si occupò pertanto del miglioramento degli orarî ferroviarî e lacuali, appoggiò le iniziative dirette a fornire di buoni spettacoli i teatri del paese, si occupò con pieno risultato perchè venisse costrutto un imbarcadero decente allo scalo dei piroscafi.

Nei punti principali del paese collocò eleganti tabelle con tutte le indicazioni relative all'arrivo ed alla partenza dei treni e dei battelli a vapore; e finalmente, all'apertura della scorsa stagione, fece trovar pronta una nitida e dettagliata guida illustrata di Luino e della regione sua, accompagnata da una carta topografica del lago tutto e con un'appendice recante gli orarî e tante altre notizie utili al forestiero ed al viaggiatore. La guida venne distribuita e posta in vendita in tutte le edicole e gli esercizi pubblici e se ne curò la maggior diffusione possibile nei ritrovi italiani e stranieri più frequentati dai forestieri.

Alberghi ed albergatori

Ci proponiamo di parlare regolarmente in questa nuova rubrica:

1° Delle società fra gli albergatori.

2° Dei grandi alberghi italiani od esteri, che possono venire indicati come modello.

3° Dei nuovi alberghi di qualsiasi importanza, purchè corrispondenti alle esigenze moderne.

4° Dei notevoli miglioramenti nei più noti alberghi.

Invitiamo tutti i nostri lettori, e specialmente i signori albergatori, a voler alimentare questa rubrica, inviandoci notizie e fotografie.

Un nuovo grande albergo in Cadore.

Si nota in qualche parte d'Italia un risveglio nella costruzione di alberghi, con capitali italiani, e perciò col risultato di lasciare all'Italia il guadagno del concorso dei forestieri, che vanno e si fermano nelle località ove sanno di trovare quelle comodità alle quali hanno diritto.

Misurina. — Grand Hôtel Misurina.

Tale risveglio si nota specialmente nel Cadore.

Alla porta di esso, a Tai, va sempre migliorando l'Hôtel Cadore-Venezia (del sig. Angelo Regazzi), frequentato da inglesi, americani, tedeschi, belgi, italiani; a Misurina, sulla sponda meridionale del lago, sorse il grandioso Hôtel Misurina, con annessa casa per i turisti, in modo da poter degnamente sostituire le vecchie e non raccomandabili osterie del luogo; ed ora si va costruendo nel Cadore occidentale, a Borca (m. 1000), il Palace Hôtel des Dolomites.

Borca. — Palace Hôtel des Dolomites.

Scelse quella località il cav. dott. Angelo Zucchi di Venezia e residente a New York; ideò il progetto l'ingegner Francesco Marsich; assunse la costruzione il signor Pietro Busseto. Della Società Alberghi Cadore (che si propone di erigere in quella bella regione altri alberghi ancora) fanno parte i signori senatore avvocato Giovanni Facheris, ingegnere Ermenegildo Castiglioni, Oreste Castiglioni, avv. Pietro Ba-

ragiola, avv. G. B. Alessi, comm. Francesco Tamagno, Pietro Piva, Rodolfo Sessa, Giuseppe Sessa, Carlo Vidazio, Achille Levi, tutti di Milano; ed oltre a questi, il commendatore B. Stringher, direttore della Banca d'Italia, Celestino Piva di New York, cav. Rinaldo Gianoli di Torino, ecc. I lavori per la costruzione furono cominciati il 16 giugno 1902; alla fine d'ottobre del 1903 tutto era finito nella parte esterna; il 15 giugno 1904 l'albergo sarà aperto. Esso conterrà 150 letti, oltre ad altri 80 in una *dépendance;* ha un salone da pranzo per 350 persone; appartamentini speciali; un parco (pini e larici) di 80 000 metri quadrati; speciale conduttura d'acqua potabile; luce elettrica; scuderia per 50 cavalli e 24 stanze; lavanderia con forza elettrica; stabilimento bagni e docce; tutto insomma quanto è richiesto dalle moderne esigenze.

L'albergo, presso alla sinistra della Boite, fra il Pelmo e l'Antelao, è in un centro di passeggiate, gite, salite stupende. Uno speciale e continuo servizio d'automobili congiungerà l'albergo con Cortina d'Ampezzo, e colle stazioni ferroviarie di Vittorio e Belluno.

Il coraggio della società costruttrice è grande; e noi auguriamo del pari gli sia la fortuna.

Riparleremo di questo albergo quando esso sarà compiuto, come parleremo, per quanto lo spazio ce lo permetterà, della erezione o trasformazione degli alberghi italiani, quando essi segnino un passo notevole sulla via di quel progresso che sarà per l'Italia fonte di larghi guadagni e di stima di fronte agli stranieri, che ora, nelle nazioni contermini, sono tanto più avanti di noi.

La Sezione regionale di Milano della Società Italiana degli Albergatori.

Si è costituito un Comitato per fondare a Milano una Sezione regionale della Società Italiana degli Albergatori.

Il Comitato tenne, il 21 u. s., la sua prima adunanza nei locali che la direzione del Touring mise di buon grado a disposizione dei benemeriti promotori.

Presiedeva il comm. Giuseppe Spatz, che propose un ringraziamento (gentilmente approvato a voti unanimi) al Touring.

Venne nominato segretario della sezione il rag. Marcello Caspani del Touring.

Il comm. Spatz presentò poi un progetto di statuto che verrà sottoposto alla discussione ed approvazione dei soci della nuova sezione.

Albergo Nettuno. — Il giornale *Il Ponte di Pisa* ci arriva con un articolo sull'albergo Nettuno di recente del tutto restaurato. L'articolista conclude:

" Non vi manca più alcuna cosa: c'è perfino il *garage* per automobili, perchè il Nettuno è l'albergo del Touring. E vi è da aggiungere questo di buono: con tante splendide innovazioni, con tanti abbellimenti seducenti, esso resta quale il vecchio proprietario Luigi Feroci, un omino diritto e coraggioso, il quale lo presentò alla riputazione di tutta Italia, lo ideò e lo sviluppò fin dalla sua origine; resta albergo e *restaurant* di primo ordine, riabbellito ed ampliato, collo stesso trattamento di prima, cogli istessi prezzi di venti e trent'anni fa ".

Di nostra scienza possiamo affermare che tali lodi sono del tutto meritate.

Albergo per gli ucoelli. — Anche questa è una prova dell'eccentricità dei nostri fratelli americani.

A Chicago, dove pare vi sia molta passione pei simpatici uccelli, si è istituito un albergo per essi. Il vitto e l'alloggio per gli uccelli, a seconda della loro voracità, si paga settimanalmente. I pappagalli pagano mezzo dollaro la settimana. I canarini appena 35 centesimi. L'istituto ha dei medici specialisti in malattie di bestie piccole... per modo che il pappagallo e il canarino hanno anche servizio igienico!

In Italia accontentiamoci, per ora, di migliorare gli alberghi del re del creato!

Preghiamo tutti i soci a volerci dare gli indirizzi di amioi oui si possano utilmente mandare numeri di saggio delle nostre pubblioazioni.

Le Esposizioni

Esposizione di Brescia.

Brescia ha bandita, per il periodo da maggio a settembre 1904, una mostra che avrà una sezione di grande interesse per noi.

Oltre alle sezioni agraria, industriale, previdenza e arte sacra, avrà una sezione d'armi e sport; ed anche in altre sezioni avrà divisioni che interessano il turismo. Ecco un cenno sommario sulle divisioni che più c'interessano:

Industrie dei trasporti. — Trasporti per via d'acqua: barche, vele, navigli. — Carri e derivati, carrozzerie. — Decauville e binari, telefori e trasporti aerei. — Uffici di revisione e controllo tariffe. — Concorso ad un progetto per la sistemazione e coordinamento delle strade principali, delle tramvie e delle ferrovie della provincia di Brescia, avendo speciale riguardo alla città di Brescia.

Industria del forestiere. — Illustrazione delle bellezze naturali ed artistiche della provincia di Brescia, giornali, pubblicazioni, réclame, associazioni, ecc. — Alberghi, ecc.

Alpinismo. — Studi sulle Alpi e pubblicazioni di società alpinistiche. — Carte topografiche. — Statuti e regolamenti di società alpinistiche. — Disegni e modelli di rifugi. — Segnalazioni dei sentieri. — Fotografie e disegni. — Attrezzi *(alpenstock, piccozze, sacchi, sky, tende,* ecc.). — Costumi e calzature. — Prodotti alimentari. — Pacchi d'ambulanza e farmacie portatili.

Speleologia. — Studi sulle grotte e pubblicazioni di società speleologiche. — Piani e cartografia speleologica. — Statuti e regolamenti di società speleologiche. — Programmi di gite e resoconti. — Fotografie e disegni. — Attrezzi e strumenti. — Costumi.

Automobilismo. — Motociclette e motocicli: Motociclette a due ruote. — Tricicli. — Quadricicli. — Vetture: Vetture fino a chg. 500, da chg. 500 a 1000, oltre i 1000 chg. — Motori staccati: Motori per motocicli, per vetture. — Accumulatori e pile. — Accessori: Sistemi di trasmissione, cambi di velocità, ecc. — Freni e loro applicazioni. — Sistemi di accensione. — Ruote con cerchioni di legno e di metallo. — Gomme piene e pneumatiche. — Casse greggie e finite di ogni tipo. — Stoffe, pellami, vernici, decorazioni, ecc. — Fanali, avvisatori, pompe per pneumatici ed accessori diversi. — Costumi, abbigliamenti ed equipaggiamenti per *chauffeurs.* — Combustibili, ecc.: Benzina, alcools ed altre materie atte alla formazione dei gas esplosivi. — Lubrificanti, olii, grassi, ecc.

Ciclismo. — Biciclette e macchine multiple interamente costruite dagli espositori, biciclette e macchine multiple costruite con serie fabbricate da terzi. — Furgoncini e tricicli per trasporto. — Gomme e pneumatici. — Sistemi di trasmissione. — Freni *(concorso sperimentale dei freni).* — Pezzi staccati e accessori diversi. — Costumi, abbigliamenti ed equipaggiamenti per ciclisti. — Touring Club Italiano. — Audax Italiano. — Società ciclistiche. — Monografie, pubblicazioni, guide, ecc.

A questa mostra saranno rappresentati largamente il Touring, il Club Alpino, la Federazione Prealpina, ed altre società turistiche e sportive d'Italia.

In quanto al Touring notiamo che esso, nel programma dell'Esposizione, fu erroneamente messo del ciclismo, visto che esso ha un programma ben più vasto di quello del semplice ciclismo, e si occupa di tutti i generi di *sport.*

Allo scopo di favorire il concorso a questa mostra, si è costituito a Milano un sottocomitato, che ha il suo recapito presso l'Unione Cooperativa a Palazzo Flori.

Esposizione di Milano.

La futura esposizione del 1905 a Milano riserberà una larghissima parte a tutti gli *sports* più istruttivi e geniali. Noi avremo raggruppate, infatti, in serie ordinate, delle mostre speciali di aereonautica, d'automobili, di velocipedi, poi quella consacrata al canottaggio e alle altre forme, tutte varie e interessanti, di *sports* nautici.

AUTOMOBILISMO. — E' forse superfluo avvertire che gli ordinatori dell'esposizione milanese non intendono di considerare l'automobilismo dal solo lato sportivo. Tanto

l'automobilismo, quanto l'aereonautica e tutte le altre sezioni della futura mostra, devono venire presi in serio esame anche da un punto di vista economico più importante, dal lato cioè dell'utilità sociale.

E la mostra riuscirà, certo, per ricchezza ed interesse, non inferiore alle tanto celebrate esposizioni parigine, poichè mercè l'interessamento del nostro Touring, della Camera di commercio francese di Milano e del Comitato parigino dell'esposizione all'estero, gran parte delle 140 fabbriche d'automobili francesi gareggerà a Milano con i suoi prodotti più perfezionati. Se si aggiunge che le fabbriche germaniche, le inglesi e le americane contenderanno loro strenuamente, nell'esposizione di Milano, la palma della vittoria, e le poche ma valenti fabbriche italiane già sin d'ora si preparano seriamente a far conoscere in quell'occasione i rapidi progressi compiuti, si potrà formarsi un'adeguata idea della grandiosità di questa mostra.

CICLISMO. — Senza insistere in modo particolare sulla mostra dei velocipedi, si può affermare che l'esposizione del 1905, pel modo con cui venne ideata e per gli scopi che si vogliono raggiungere, comprenderà tutti i problemi importanti, i quali interessano il turismo.

STRADE. — Già la prima divisione del programma della sezione dei trasporti terrestri spalanca le porte al turismo d'ogni genere, occupandosi delle strade ordinarie, in merito alla formazione e alla conservazione delle massicciate secondo i vari sistemi, ciottolati, lastricati, pavimenti in legno, asfalto, cemento e pavimenti misti.

In seguito l'esposizione ci offrirà i dati necessari per studiare i sistemi d'appalto e le diverse forme di manutenzione stradale, per conoscere la resistenza dei materiali, il consumo delle massicciate, ecc., tutti punti che interessano vivamente gli amici dello sport, i ferventi dell'automobile e della bicicletta.

AEREONAUTICA. — L'esposizione d'aereonatica servirà ad avvicinare la mostra milanese a quella di Saint Louis, che la precederà di un anno.

E' noto infatti come uno dei *clous* più caratteristici sarà nel 1904 a Saint Louis l'esposizione d'aereonautica.

L'Italia, è superfluo quasi di avvertirlo, per quanti progressi abbia fatto nell'ultimo quarto del secolo testè chiuso, non è capace ancora di quegli sforzi economici che stupiscono ogni conoscitore degli Stati Uniti. Tuttavia, anche il nostro paese segue con attenzione simpatica i ripetuti conati dei maggiori cultori dell'aereonautica tendenti a renderci padroni delle libere vie dell'aria. Il Comitato dell'esposizione che avrà luogo nel 1905 a Milano, si è appunto proposto di provare l'interesse crescente del pubblico italiano per l'aereonautica, aggiungendo alla sezione dei trasporti terrestri una categoria consacrata a quel ramo affascinante e difficile della scienza.

MOSTRA RETROSPETTIVA. — La Commissione incaricata di ordinare la mostra retrospettiva dei trasporti di terra e di mare, ha compiuto il suo lavoro.

Il programma, lungamente studiato da persone di indiscussa competenza, abbraccia le seguenti categorie: vie di comunicazione per terra, ippologia, carri e carrozze, ferrovie, ciclismo ed automobilismo, navigazione, aereonautica, carte itinerarie, guide per i viaggiatori, viaggi, alberghi, poste e diligenze, telegrafia e telefonia, iconografia, mostra etnografica dei mezzi caratteristici di trasporto nelle varie regioni d'Italia e fuori.

Non v'ha dubbio che questa esposizione sarà destinata ad interessare ogni più vario ordine di persone. Ce ne dà affidamento il favore con cui venne accolta la mostra retrospettiva, organizzata nella nostra città per cura del Touring nel 1901, in occasione del IV Congresso geografico.

Nessuna occasione migliore dell'attuale poteva presentarsi per contrapporre ai risultati delle audacie moderne i documenti del lento e progressivo svolgersi delle attività umane tendenti a sopprimere le distanze.

Esposizione internazionale d'automobili di Torino.

Come abbiamo preannunciato, per iniziativa del giornale *La Stampa Sportiva* e del Club Automobilisti d'Italia di Torino e sotto il patronato del Re, si terrà a Torino nel mese di febbraio p. v. una Esposizione internazionale di automobili, organizzata sul sistema di quella di Parigi, e come questa destinata a presentare riuniti all'esame e alla scelta dei compratori i nuovi modelli e le ultime innovazioni preparate per la prossima stagione sportiva.

Sigla dell'Esposizione Italiana di Automobili di Torino.

Si tratta quindi d'una Esposizione che avrà soprattutto uno scopo industriale e che è destinata ad iniziare anche in Italia la serie di quelle annuali mostre che ormai, sull'esempio di Parigi, si tengono con crescente successo in quasi tutte le nazioni d'Europa e che tanto favoriscono gli scambi commerciali e secondano le feconde lotte tra industria nazionale e concorrenza estera.

L'Esposizione durerà dal 6 al 21 febbraio 1904 e si terrà nelle Gallerie delle Belle Arti al Valentino.

Essa sarà internazionale e comprenderà: le sezioni: automobili, motociclette, biciclette, canotti automobili e areonautica, nonchè tutti i prodotti che da questi rami derivano e ad essi si riallacciano. Saranno quindi ammesse vetture e carri automobili (a benzina, alcool, vapore o elettricità, ecc.), chassis, pezzi staccati, motori, accumulatori, carrozzerie, fanali, gomme, accessori e materie prime, motocicli e biciclette a una o più posti, freni, costumi sportivi, libri e pubblicazioni, canotti e scafi, disegni e progetti, invenzioni e applicazioni riguardanti le varie sezioni suindicate.

Il cartello-réclame dell'Esposizione di Torino.

Presidente del Comitato esecutivo è l'avv. Cesare Goria Gatti; vice-presidenti: cav. Alfredo Rostain (capo-console del Touring a Torino) e march. Camillo di Soragna; segretario generale il rag. Nino G. Caimi, direttore della *Stampa Sportiva*; tesoriere il conte Gastone di Mirafiori.

Il Touring Club Italiano ha concesso il suo patrocinio all'Esposizione internazionale d'automobili a Torino; ed il direttore generale del Touring, comm. Federico Johnson, è stato chiamato a fare parte del Comitato d'onore della Esposizione stessa. Le notizie che abbiamo sin'ora ricevute assicurano all'Esposizione un esito splendido.

Note fotografiche

Una carta ai sali di ferro che fornisce toni di platino. — Al congresso dell'Unione internazionale di fotografia che fu tenuto a Losanna nell'agosto 1903, io feci una comunicazione intorno ad una nuova carta sensibile che ognuno può preparare da sè colla più gran facilità e che fornisce toni svariati bellissimi e anche toni di platino. La comunicazione interessò i congressisti, ai quali ebbi a mostrare alcune prove ottenute con questo processo e che ne dimostrano la pratica utilità. Dò qui succintamente la via da seguire. Si prepara la miscela seguente:

Cloruro ferrico giallo	gr.	20
Acido ossalico	„	10
Acqua distillata	„	100
Gelatina	„	5

La gelatina si aggiunge alla fine al liquido tiepido.

La soluzione viene stesa con un pennello sopra carta o cartoncino di buona qualità.

Occorre che l'asciugamento sia fatto rapidamente a lieve calore per evitare la penetrazione del liquido.

La carta sensibilizzata può usarsi subito o anche dopo parecchi giorni.

La stampa alla luce sotto al negativo si fa in modo abbastanza rapido.

Si può fino a un certo punto seguire la stampa perchè nei punti colpiti dalla luce avviene una parziale decolorazione e alla fine si nota un'immagine chiara sul fondo giallo della carta sensibilizzata.

La prova stampata deve essere sviluppata subito procedendo come segue. Si sciolgono gr. 2 di nitrato d'argento in 10 cmc. d'acqua distillata e vi si aggiungono poi 5 cmc. d'ammoniaca pura; la soluzione deve avere un odore spiccato d'ammoniaca. Si porta poi la soluzione a 100 con acqua anche comune.

In questa soluzione s'immerge la prova stampata tal quale come si estrae dal torchietto da stampa. Si vede immediatamente comparire un'immagine nera, mentre la carta prende una colorazione gialla intensa.

Si toglie senz'altro la prova, si risciacqua e s'immerge in una soluzione d'acido ossalico 5 per cento ove la carta imbianca completamente e l'immagine appare distintamente.

Dopo un buon lavaggio, si fissa la prova in soluzione d'iposolfito 5 per cento e si ottiene così una tinta abbastanza soddisfacente.

Però le migliori tinte con questa preparazione si ottengono mediante il viraggio all'oro o al platino.

Nella mia comunicazione ebbi a richiamare l'attenzione sul fatto che le immagini ottenute con questa preparazione virano al platino con una facilità che non si nota con alcun altra carta e si arriva col viraggio al platino a bellissimi toni neri. Pel viraggio all'oro serve la formula seguente:

Cloruro d'oro	gr.	1
Acqua distillata	un	litro
Bicarbonato di soda	gr.	10

Incidentalmente dirò che questo bagno semplicissimo di viraggio all'oro può servire bene per qualunque carta a stampa diretta (celloidina, citrato e simili). Sola avvertenza da aversi è di lasciarlo a sè una mezz'ora o un'ora prima d'usarlo. Non bisogna però lasciarlo troppo perchè questo, come tutti i bagni di viraggio all'oro, si esauriscono colla conservazione.

S'immergono le copie in questo bagno dopo tolte dall'acido ossalico e risciacquate con cura; si ottengono così toni neri violetti. Pel fissaggio può usarsi invece dell'iposolfito solo, un bagno unico virofissatore che permette d'ottenere toni ancor più neri.

Pel bagno al platino si farà uso di un bagno contenente:

Acido ossalico	gr.	50
Acqua distillata	un	litro
Cloroplatinito di potassio	gr.	1

S'immergono le prove in questo bagno dopo il trattamento con acido ossalico senza nemmeno risciacquarle.

Poi, dopo virate, si lavano e si pongono nell'iposolfito 5 per cento lavandole poi ancora accuratamente.

La stabilità dalle prove che si ottengono dipende dalla cura con cui sono fatti i lavaggi per eliminare soprattutto il sale di ferro, e anche dalla quantità d'oro o di platino che si è fatta depositare sull'immagine.

Il metodo serve pure ottimamente per ottenere immagini sopra tessuti di tela o cotone.

La luce chiara nei laboratori. — Su questo argomento ebbi già a richiamare l'attenzione lo scorso anno.

Alcune recenti ricerche del dott. Castellani hanno messo alla portata di tutti la preparazione di una carta che, usata come schermo, fornisce una luce chiara per l'occhio, che non ha azione sulle lastre o pellicole sensibili per lo meno nel tempo che durano le operazioni entro il camerino.

Credo quindi utile riportare qui la ricetta suggerita dal dottor Castellani per la preparazione di tale carta.

Alcool a 95 gradi	cmc.	1000
Auramina	gr.	5
Safranina	„	0,5

L'auramina e la safranina sono due colori d'anilina solubili nell'alcool facili a trovarsi. S'immerge in questo bagno della carta da disegno bianca (tipo Canson) e dopo un minuto circa si toglie e si fa asciugare.

Il dottor Castellani consigliava l'alcool a 95, ma oggi che si ha in commercio l'alcool denaturato, ben più economico, si darà senz'altro la preferenza a questo prodotto.

A proposito di alcool denaturato dirò che esso può prestare servigi preziosi al dilettante fotografo. Non solo gli servirà per preparare delle vernici per negativi e vernici d'altro genere, ma gli riuscirà utilissimo soprattutto per affrettare assai l'asciugamento delle negative e positive, ciò che specialmente in viaggio o nei casi d'urgenza ha molta importanza.

La carta preparata nel modo detto ha un bel colore giallo e si può applicare alle finestre o alle lampade, in quest'ultimo caso ponendola fra due vetri.

Le nuove pellicole Vidil. — Non si tratta di pellicole nuove dal punto di vista del supporto o dello strato sensibile, ma nuove per la disposizione e confezione.

Le pellicole di celluloide sottili sono tagliate nel formato voluto eppoi montate con liste di carta o altro sopra una lunga striscia. Fra una pellicola e l'altra vi è della carta translucida del formato della pellicola stessa, e questa carta funziona da vetro smerigliato. La lunga striscia portante le pellicole staccate e alternate con carta translucida è arrotolata in bobina come il solito. Si usa negli ordinari apparecchi a pellicole tenendo però conto che ad una pellicola non ne segue un'altra, ma la carta translucida. Quando questa carta è davanti all'obbiettivo si può senza tema di velatura aprire uno sportello sul retro dell'apparecchio (una tavoletta a sportello viene espressamente fornita per tutti gli apparecchi a pellicole pieghevoli) ed osservare così la veduta che si ha intenzione di fotografare.

E' questo un considerevole vantaggio. Ma altri pure ne possiede questo nuovo sistema di montatura delle pellicole in bobine. Prima di tutto quello di permettere di sviluppare indipendentemente una dall'altra le varie pellicole, eppoi quello d'evitare i disturbi causati dai trattamenti sulle lunghe strisce di pellicole.

Rimando al *Progresso fotografico*, n. 12-1903 per una descrizione particolareggiata di questa novità interessante e qui mi limiterò a dire che la casa di Lipsia che ha inventato questo sistema ne ha ceduto la licenza a parecchie ditte fabbricanti di pellicole. In Italia sono cominciate ad apparire montate con questo sistema le ottime pellicole Lumière.

Prof. R. Namias.

*
* *

Errata-corrige. — Nel numero precedente della *Rivista*, nelle *Note fotografiche*, a pag. 510, linea 3-4, fu stampato, per errore tipografico, *bisolfati* in cambio di *bisolfiti*.

Le ferrovie al principio del secolo XX.

Una statistica del Ministero dei LL. PP. prussiano ci offre alcuni dati sullo sviluppo delle ferrovie all'inizio di questo secolo.

Nel 1901 le ferrovie nel mondo intero misuravano una lunghezza di 816 000 chilometri. In questa cifra è compresa soltanto la lunghezza delle linee e non dei binari, giacchè alcune linee ne comprendono due od anche più. La distribuzione fra le varie parti del mondo è la seguente:

America	chm. 410 600
Europa	„ 290 800
Asia	„ 67 300
Australia	„ 25 200
Africa	„ 22 800

Passando ai singoli Stati, la statistica si limita ai maggiori:

Stati Uniti d'America	chm. 317 400
Germania	„ 52 700
Russia Europea	„ 51 400
Francia	„ 43 700
Indie inglesi	„ 40 800
Austria Ungheria	„ 37 500
Granbrettagna e Irlanda	„ 35 500
Colonie inglesi o America del Nord	„ 29 400

Considerato il rapporto fra la lunghezza delle reti e la superficie dei singoli Stati, abbiamo che in Europa il primo posto è occupato dal Belgio con 22 chm. di ferrovia per ogni 100 chm. quadrati di superficie; viene quindi la Sassonia con 22 e ultima la Norvegia con soli chm. 0,6 per 100 chm. q.

Negli altri Stati non europei, abbiamo primi gli Stati Uniti d'America con 4 chm. di ferrovia per 100 chm. q.; poi la Colonia Vittoria con 2,3; le Indie Portoghesi con 2,2 e la Colonia inglese del Natal con 1,7.

Confrontate in rapporto alla popolazione, la Svezia ha 22,7 chilometri di ferrovia per ogni 10 000 abitanti; la Danimarca 12,3; la Svizzera 11 e la Francia 11,3.

Negli Stati extra europei, dove la densità della popolazione è assai minore, la percentuale è di molto maggiore. Infatti nella colonia australiana del Queensland essa raggiunge la cifra di 88 chilometri per ogni 10000 abitanti; nell'Australia del Sud 83; nell'Australia occidentale 70. (E' vero che nell'Australia la mania ferroviaria ha toccato il colmo, tantochè ora lo Stato ha dovuto ridurre le paghe al personale).

Jl costo medio di ogni chilometro di ferrovia è di 292 448 marchi (1,25) in Europa, e di 146 877 negli altri paesi. Il costo delle ferrovie in Europa nel 1901 era di 85 miliardi di marchi e nelle altre parti del mondo di 77,25.

In totale il costo delle ferrovie di tutta la terra (816 000 chilometri) era al principio del secolo XX di 162 miliardi e mezzo di marchi.

La stazione di Milano. — In una delle ultime sedute del Senato l'on. Luigi Rossi sollevò la questione della stazione centrale di Milano, il cui completamento è calcolato del costo di 50 000 000. Notiamo a questo proposito che la stazione centrale di Lipsia costerà, secondo i calcoli, 160 000 000!

Un vagone automobile a vapore. — La Compagnia inglese The South Western Railway Comp. ha messo in circolazione sulla linea Fratton e South Sea il primo vagone automobile da essa costruito e destinato ad assicurare il servizio passeggieri sulle piccole linee ordinarie.

Esso è lungo 17 metri circa, poggia su due carrelli ed è alimentato dal vapore. Oltre al personale può trasportare più di 90 persone, una tonnellata di bagaglio ed altrettanto carbone, raggiungendo una velocità di 30 chm. l'ora.

L'esperimento riuscitissimo dà affidamento che questi vagoni si moltiplicheranno rapidamente.

Una nuova locomotiva. — A Ginevra si fanno degli esperimenti sulla linea Losanna-Briga colla nuova locomotiva che servirà di modello a quelle che saranno adottate su quel percorso dopo l'apertura del Sempione. Un convoglio composto di 17 vetture ha impiegato da Losanna a Briga 2 ore e 45 minuti. Si calcola che il percorso da Parigi a Milano si potrà fare in 15 ore e da Parigi a Roma in 27 ore. Secondo gli ultimi calcoli, l'apertura del Sempione si farà ai primi del 1905.

LE STRADE

Un'importante pubblicazione sulla manutenzione delle strade.

Uno dei premiati nel concorso indetto dal nostro Touring nel 1900 per una memoria sui sistemi di manutenzione stradale, l'ing. Alfredo Biadene, ha testè pubblicato un importante lavoro col titolo: *La manutenzione razionale delle strade in ghiaia.* Questo lavoro, edito per cura della Deputazione provinciale di Pisa, al cui ufficio tecnico appartiene l'ing. Biadene, mentre ha per oggetto l'applicazione dei più sani principî di buona manutenzione alla rete stradale della provincia pisana, affronta il problema dal suo punto di vista più generale; esso potrà quindi servire di ammaestramento a tutti quanti si occupano di viabilità. L'autore imposta il suo lavoro stabilendo quali debbano essere le condizioni tecnico-amministrative necessarie per un buon servizio di manutenzione, ed è prezzo dell'opera il riferirlo qui.

La manutenzione stradale ha per principale oggetto la esecuzione dei lavori occorrenti perchè le inghiaiate conservino sempre uno spessore sufficiente a resistere al transito che su di esse si esercita.

Per altro, insieme alla conservazione dello spessore delle inghiaiate, si deve conseguire anche la massima regolarità e scorrevolezza dei piani stradali, affinchè il carreggio si possa sempre effettuare nel modo più facile. Quando la conservazione dello spessore delle inghiaiate, in uno alla loro regolarità e scorrevolezza, siano ottenuti colla minima spesa, il servizio di manutenzione avrà raggiunto il suo più alto grado di perfezione.

Ma perchè ciò avvenga, dovranno verificarsi le seguenti condizioni:

1° L'impiego della *qualità* di materiale che, a parità di spesa, presenti la maggiore resistenza al consumo e la maggiore facilità di assettarsi e cementarsi, o che, in altre parole, dia colla stessa spesa il minor solido di carreggiata sufficente a fronteggiare le cause di consumo, nelle migliori condizioni di scorrevolezza;

2° L'impiego della *quantità* di materiale che corrisponda effettivamente al consumo;

3° L'adozione dei *sistemi tecnici* più idonei e delle *cure* necessarie per il pronto assettamento del materiale e per la sua migliore utilizzazione, rendendone minimi la frantumazione e lo sperdimento entro limiti convenienti di spesa;

4° L'adozione dei sistemi *amministrativi* maggiormente confacentisi ad una ben intesa economia.

Posto così il problema nella sua complessività, l'autore pure avendo di mira principalmente la condizione delle strade provinciali di Pisa, trova modo di fare una trattazione delle più ampie anche dal punto di vista generale.

A questo proposito viene ricordato che sui principali sistemi vigenti per la manutenzione delle strade, su quello che si dimostra più adatto ed attuabile per l'Italia (sia in generale, sia limitatamente a date condizioni di viabilità), in base ai criteri della maggior convenienza e della maggiore praticità e sulle norme che devono regolare la immediata applicabilità del sistema suggerito, il Touring pubblicò un volume contenente le tre memorie che erano state premiate al concorso bandito dal Touring stesso.

Per quanto ha tratto ai sistemi tecnici, l'ing. Biadene trova che è sorprendente la somiglianza dei giudizi esposti dagli autori delle dette memorie sulla relativa adattabilità ed attuabilità, a seconda dei casi, del sistema ordinario a spargimenti parziali e di quello dei ricarichi generali cilindrati.

Ho segnalata la notevole pubblicazione, ma avrò certamente occasione di ritornarvi sopra, essendo oltremodo utile ed interessante il rilevare e riassumere alcuni dei punti principali; intanto però è doveroso che anche da queste colonne parta un voto di plauso all'ing. Biadene, che forse nel lavoro compiuto, e con onore segnalato nel concorso del Touring, ha tratto stimolo e conforto a dedicarsi ad opera più vasta e completa. Ed il buon volere e l'operosità sua trovarono potente ausilio nell'Amministrazione provinciale di Pisa, che, con intendimenti pratici e larghezza di vedute, favorì la pregevole pubblicazione, rendendo così un importante servizio a tutto il nostro paese. Possa il bell'esempio di questa salutare concordanza di intenti fra amministrazione e corpo tecnico servire di esempio e di stimolo alle altre amministrazioni d'Italia.

I grandi trasporti con automobili e le strade.

Nel Congresso dell'automobilismo tenutosi nello scorso giugno a Parigi, ed il cui programma fu già riferito in queste colonne, si doveva pure nella sezione IV discutere la questione dei grandi trasporti con automobili. L'importante quesito fu rimandato al futuro congresso, in quanto si constatò il poco progresso fatto in questo ramo dal 1900, epoca del precedente congresso, ad oggi.

Non vale il dissimularlo, i tentativi fatti finora da numerose società in Francia per attuare servizi pubblici per trasporti di viaggiatori e merci con automobili, sono generalmente falliti ed il problema è lungi dall' essere risolto.

L'ing. Forestier prese tuttavia occasione dal quesito proposto per rilevare che con vetture cariche di sei tonnellate per asse è indispensabile di non superare la velocità di sei chilometri per ora, se non si vuole compromettere la buona conservazione delle massicciate; è forse per avere trascurato tale norma, che la maggior parte delle imprese di grandi trasporti in Francia hanno provocato in proporzioni non tollerabili un aumento sulle spese di manutenzione delle strade.

L'opera del Touring Club Italiano segnalata al Congresso di Bruxelles.

Chi scrive, in unione al comm. prof. L. Pagliani di Torino, è membro del comitato internazionale per l'igiene delle strade, ed in tale qualità ha presentato, in collaborazione col chiaro professore, una completa relazione sulle condizioni delle strade italiane dal punto di vista costruttivo ed igienico, relazione che, conglobata con quelle sullo stesso tema delle altre nazioni, fu, nella seduta del 5 settembre, sottoposta dall'ing. Roechling di Leicester al Congresso internazionale d'igiene di Bruxelles, che ne approvò con plauso le conclusioni, incoraggiando il comitato internazionale a proseguire nella sua opera.

Ora nella relazione per l'Italia, in un punto che porta il titolo « L'opera del Touring Club Italiano », si legge: « Un potente aiuto al miglioramento della viabilità esterna fu portato in questi ultimi anni dalla poderosa associazione Touring Club italiano, che conta ora più di 37 000 soci. Oltre alla pubblicazione di pregevoli monografie stradali dal punto di vista turistico, il Touring ha indetto nel 1900 un concorso a premi per una memoria sul miglior sistema di manutenzione stradale. Il risultato fu ottimo; fra i moltissimi lavori presentati, si premiarono le monografie degli ing.i Lo Gatto, Biadene e Rabbi, che furono pubblicate a cura del Touring. Tale sodalizio s'interessa presso le pubbliche amministrazioni per tutto quanto ha attinenza alla viabilità, ed ha creato un'apposita commissione permanente per le strade ».

Era giusto e doveroso il segnalare l'opera del nostro Touring che per spirito d'iniziativa non ha nulla ad invidiare ai Touring delle altre nazioni.

Torino, dicembre 1903.

Ing. M. Tedeschi.

Le strade d'inverno.

La neve caduta in molte parti d'Italia, e specialmente sui nostri monti, richiama la nostra attenzione sopra un istrumento di attualità: il *fendineve.*

Chi è stato d'estate in montagna, avrà visto nel cortile di qualche albergo, o appoggiato alla casa municipale, o in qualsiasi altro luogo, un grande e grosso oggetto triangolare, di legno e ferro; e forse avrà chiesto: « Che è? »

E si sarà sentito rispondere:

« E' il *fendineve.* D'inverno su queste strade la neve scende, placida e lenta, per ore ed ore. Se alle giornate nevose succedono giornate piovose o di sole, e quindi giornate fredde, ecco che quella neve si trasforma in un grosso e pericoloso strato di ghiaccio. Per prevenire, nei limiti del possibile, tale inconveniente, si adopera il *fendineve;* si attaccano ad esso sei, otto, dieci, dodici cavalli; molti forti montanari, ben coperti, con berrettoni di pelo e con calze di lana in luogo di guanti, guidano i cavalli, mantengono nel mezzo della strada il *fendineve,* e, percorrendo in su ed in giù il tratto di strada loro assegnato, sgombrano la neve dalla parte mediana della via, la fanno ammucchiare ai lati, e così tengono libero e sicuro il passo, se non ai carri, si però almeno alle slitte. La neve torna a cadere? Ed il giuoco

ricomincia, senza posa, senza cessar mai la lotta dell'uomo intelligente contro la natura cieca... che lascia cadere la neve anche sulle strade, ove essa non ha nulla da fare ".

La neve che cade richiama la nostra mente anche sopra un altro strumento di stagione: lo *sky*, così utile, e già così largamente applicato, per correre ed anche semplicemente per camminare sulla neve.

Riproduciamo a questo proposito due fra le numerose e splendide fotografie inviateci dal nostro egregio console P. Tronchez, giudice a Waldshut, il quale è un intelligente ed innamorato illustratore della Selva Nera, così bella in tutte le stagioni.

Migliorie sulla Mortara-Casale. — La strada provinciale Mortara-Casale, tutta in condizioni deplorevoli, era singolarmente cattiva nei tratti d'accesso al ponte sulla Sesia, al punto che per parecchi mesi dell'anno non era transitabile ai cicli, e talvolta dagli stessi pedoni. La provincia di Pavia, con lodevole iniziativa, ha provveduto alla cilindratura con compressore a vapore, su una tratta di chm. 4,4, e cioè da Candia Lomellina al ponte sul Marcova. La Mortara-Casale è abbastanza buona fino a Candia, e ottima al presente da Candia al ponte sul Marcova; la restante tratta, in territorio di Casale, è e rimane cattiva, salvo la stretta banchina di sinistra. Si confida che la provincia d'Alessandria abbia a imitare l'esempio della confinante sullodata.

Gli alberi fruttiferi lungo le pubbliche strade. — In Germania si usa di utilizzare le pubbliche strade, i canali, le ferrovie, ecc. in modo veramente nuovo per noi, sostituendo cioè gli alberi da frutta alle solite piante ornamentali. Lo Stato, i Comuni, le Amministrazioni delle ferrovie e dei canali, nonchè i privati sulle strade di loro proprietà, ne hanno vantaggi notevoli, se dobbiamo credere ai resoconti.

Le piantagioni sono fatte secondo buoni criteri agricoli, tenendo conto della natura del terreno e dei bisogni della pianta. Molto diffusi sono i peri ed i meli, che prevalgono assolutamente: seguono poi i ciliegi, e, piuttosto scarsi, noci e susini. Si studia continuamente il modo di accrescere i profitti di questa nuova industria.

E' inutile aggiungere che i passanti rispettano scrupolosamente le frutta che pendono dagli alberi. Si potrebbe garantire altrettanto da noi?

Petrolio e polvere. — Le autorità ginevrine e quelle di Chaux-de-Fonds danno il buon esempio occupandosi seriamente dello spazzamento della polvere per mezzo dell'incatramatura e dell'inaffiamento delle strade col petrolio. La crociata contro la polvere è pure energicamente condotta in Francia e in Germania, e c'è da augurarci che anche in Italia, dopo felici esperimenti già fatti, si adottino provvedimenti atti a generalizzare sempre più l'uso dell'ottimo e igienico ritrovato.

Un marciapiede mobile a Nuova York. — Fra breve a Nuova York, oltre a tutti i mezzi di locomozione esistenti, si avrà un *trottoir roulant* simile, in proporzioni di gran lunga maggiori, a quelli che vi erano alle esposizioni mondiali di Chicago e di Parigi.

Questo *trottoir* trasporterà settantamila persone e farà nove miglia inglesi all'ora. Lungo esso vi saranno dei sedili.

Il marciapiede mobile costerà cinquanta milioni di franchi e sarà costruito da Cornelio Vanderbilt.

Un po' più di vigilanza. — Quasi non passa giorno senza che ci giungano reclami di ciclisti e di automobilisti contro la colpevole trascuratezza in cui i carrettieri tengono l'obbligo che lor fa la legge (art. 37 del regolamento di polizia stradale, 10 marzo 1881) di munire di lanterna accesa i rispettivi veicoli circolanti di notte sulle pubbliche strade.

La cresciuta frequenza di veicoli celeri sulle nostre strade ordinarie rende maggiormente necessaria la rigorosa osservanza di quella provvidenziale disposizione di legge; e sarebbe tempo che gli agenti addetti alla sorveglianza stradale, alla pubblica sicurezza, cessassero di chiudere gli occhi sul proverbiale *sans-gêne* dei carrettieri che (dormendo della grossa sui loro veicoli in giro, o facendo i sordi ad ogni avvertimento di dare, siccome è loro obbligo, la strada negli incontri e nelle sopravvenienze di altri veicoli, o trascurando di illuminare nottetempo i carri) provocano troppo spesso incidenti, litigi, disgrazie.

Saremo particolarmente grati a quei nostri Consoli che, seguendo l'esempio dato da parecchi di essi, vorranno interessarsi per esigere dalle autorità locali una più efficace osservanza delle norme di polizia stradale. Il vantaggio che ne deriverà non toccherà soltanto ai ciclisti e agli automobilisti, che oggi ad esse con maggiore insistenza fanno richiamo, ma agli stessi carrettieri (che sono i più grandi nemici dei ciclisti e degli automobilisti) ed al pubblico in generale che per tal modo sarà in grado di meglio utilizzare le strade per le quali Stato, Provincie e Comuni spendono milioni e milioni; ed anche si eviterà che si creino e prendano consistenza preconcette diffidenze, antipatiche distinzioni, che, a ben pensarci, non hanno ragione d'essere e, se pur momentanee, contrastano il cammino alla educazione civile delle nostre popolazioni.

Catramatura. — Il signor Lefebre, direttore del bosco di Vincennes, ha dato disposizioni perchè si facciano alcune esperienze di catramatura sulle strade del bosco stesso. Tra Daumesnil e il boulevard Carnot furono già ricoperti di catrame 2600 metri. I risultati furono soddisfacenti.

Spini. — L'ing. Giovanni Mazzanti di Medicina (Bologna) ci scriveva: " Non potrebbe il Touring prendere l'iniziativa di diramare una circolare a stampa alle provincie ed ai comuni, pregando le amministrazioni pubbliche a fare obbligo ai loro cantonieri stradali di togliere dalla superficie delle strade i rami di spini che specialmente i coloni lasciano durante il taglio delle siepi? Io, per mio conto, ho già ammonito in proposito i miei cantonieri, e se tutti gli uffici tecnici, e dove questi mancano, i sindaci, avvisassero le persone incaricate della manutenzione stradale a togliere quei mortali nemici delle biciclette, un grande servizio si farebbe a tutti coloro che della bicicletta si servono.

" Questo io dico almeno per questo nostro Consolato, ove le strade sono tutte contornate da siepi di spino, le quali vengono tagliate nella stagione primaverile, e chi ha bisogno di percorrere nei mesi di febbraio-marzo-aprile le nostre strade difficilmente arriva a destinazione colla macchina gonfiata ".

Nel pubblicare questa letterina esprimiamo l'augurio che i colleghi dell'ing. Mazzanti divengano tutti anche convinti imitatori di lui. Il Touring farà, dal canto suo, quanto gli sarà possibile per raggiungere un intento tanto utile quanto facile, purchè non manchi un po' di buona volontà in chi sorveglia e lavora.

Congresso. — A Saint-Louis avrà luogo un congresso internazionale per il miglioramento delle strade. Esso si effettuerà dal 27 aprile al 2 maggio del 1904.

Il Touring cambia casa

Locali disponibili.

Il Touring lascierà verso la fine del pross. marzo, se non anche prima, i locali di casa Barbò in piazza Durini, 7, per passare (secondo è richiesto dallo sviluppo continuo dell'Associazione), in più vasta sede, nel palazzo Taverna, in via Monte Napoleone, n. 14.

Il Touring avvisa i suoi soci, e quanti possano avervi interesse, che è disposto a subaffittare i signorili locali di cui tuttora dispone in piazza Durini, 7.

Per maggiori informazioni scrivere all'Amministrazione del T. C. I.

CARTELLI INDICATORI

Crediamo doveroso ricordare che dalla Direzione generale del Touring venne costituita una speciale commissione per i pali e cartelli indicatori, dei quali c'è così grande ed urgente bisogno sulla più gran parte delle strade d'Italia.

Tale commissione è composta dei seguenti signori:

Presidente: cav. Augusto Massoni, presidente dell'Automobile Club Italiano; vice-presidente: dott. Gildo Guastalla, consigliere del T. C. I.; membri: rag. Arato Ardenghi, capo-sezione economato del T. C. I.; Luigi Brigatti, economo dell' Automobile Club Italiano di Milano; cav. Luigi Vittorio Bertarelli, capo-sezione strade del T. C. I.; Oreste Gorla, capo-console generale aggiunto del T. C. I.; comm. Federico Johnson, direttore generale del T. C. I.; Enrico Maggioni; conte Leonardo Martinengo Villagana; Paolo Meda, vice-presidente dell'Automobile Club Italiano di Milano; rag. Piero Moro, capo-sezione contabilità del T. C. I.; cav. Alfredo Rostain, capo-console del T. C. I. in Torino; dottor Aldo Weillschott.

Fig. 1.

La commissione diramò in questi giorni 10 000 copie d'una circolare-opuscolino per fare una sempre maggiore propaganda del suo programma, e raccogliere i mezzi necessari al raggiungimento dello scopo che essa si propone.

La circolare fu spedita a tutte le deputazioni provinciali, uffici del genio civile, municipi dei principali comuni lungo le vie di grande comunicazione, camere di commercio, alberghi, società per il concorso dei forestieri, società di abbellimento, società turistiche o sportive, fabbriche di automobili, *garages*, giornali politici e periodici sportivi, oltre, bene inteso, ai consoli ed ai soci vitalizi e benemeriti del Touring; e si invierà, sollecitamente e gratuitamente, a tutti coloro che la chiederanno all'ufficio del Touring Club Italiano, piazza Durini, 7, Milano.

Fig. 2.

Urge che anche su tale campo l'Italia salga al livello delle altre nazioni, ove, sia in grazia di un maggiore accordo fra tutte le forze, sia anche (come avviene in Inghilterra) in esecuzione di leggi speciali, le indicazioni su strada abbondano, e sono fatte con un concetto comune.

Fig. 3.

Negli scorsi numeri della *Rivista*, ed anche nell'*Annuario*, abbiamo altre volte accennato a questo argomento, a cui il Touring (coll'aiuto della benemerita commissione) intende consacrare grande parte della sua attività; e qui torniamo con brevi parole a riparlare dei cartelli, rimandando chi volesse saperne di più al predetto opuscolo.

Fig. 4.

Si deve prima di tutto avvertire che tali cartelli da fissarsi, dove è possibile, su pareti di case o muri (figg. 1 e 2) o, ove ciò non sia possibile, su pali (fig. 3), vanno divisi in tre distinte categorie:

1. Segnalazioni di direzione, da porsi sui bivî, sui trivî, sui quadrivî od incroci, ove manchino altre segnalazioni stradali. Tali cartelli contengono, oltre i nomi delle località più vicine, anche le rispettive distanze chilometriche; ed è qui da augurare ancora una volta che cessi, un po' alla volta, la confusione che si ha da lamentare (dopo quarantatre anni di unità nazionale!) da un capo all'altro d'Italia, in causa di segnalazioni (ove pure esistono!) indicate in miglia di varie categorie. Come c'è una legge sul metro e sul litro, non ci dovrebbe essere anche sul chilometro?

Fig. 5.

2. Segnalazioni di rallentamento, da porsi ove sieno considerate utili e specialmente in vicinanza dell'abitato. Tali segnalazioni riescono utili non solamente per chi viaggia in automobile o ciclo, ma anche (e forse di più) per gli abitanti delle singole località. Tali segnalazioni serviranno a prevenire contese, ad evitare disgrazie, a smussare gli angoli acuti di certi misoneismi selvaggi, ed a rendere più ragionevole tanto chi corre che chi cammina. Per dare un esempio, col cartello della fig. 4 si richiamano i turisti alla osservanza delle disposizioni regolamentari delle autorità, e si evita ad essi il dispiacere di qualche multa, ed alle guardie municipali il dispiacere di porre in contravvenzione i passeggeri; e col cartello della fig. 5 si avverte che è necessario fermarsi, sia perchè è proibito il passaggio, sia per formalità doganali, sia per altre ragioni che rientrano nella categoria seguente.

Fig. 6.

3. Segnalazioni di pericolo, che hanno lo scopo di mettere in guardia il turista davanti a notevoli peculiarità della strada; come (fig. 6) una discesa pericolosa che segua ad un tratto piano o ad una discesa più lieve; come (fig. 7) una svolta pericolosa sulla quale sia necessaria una speciale prudenza; come (figura 8) una strada interrotta per causa permanente o transitoria; come (fig. 9) una di quelle cunette (disastrose per cicli ed automobili) esistenti ancora su troppe strade ove ai torrenti si conserva il passaggio non sotto, ma sopra le strade stesse; come (fig. 10) un vicino passaggio a livello, in prossimità del quale occorre rallentare, anche per evitare eventuali

Fig. 7.

urti contro i pali di chiusura; come (fig. 11), specialmente su strade di montagna, è da segnalare un seguito di pericoli ed accidentalità che richiedano una continua e non breve attenzione.

Fig. 8.

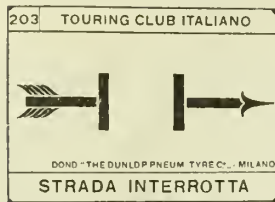
I segnali, come si vede, sono pochi, e facilmente percettibili anche da chi corre ad una certa velocità; e formeranno, nella loro laconicità, una vera guida estesa a tutta l'Italia, pratica, semplice, ed utile non soltanto ai ciclisti ed automobilisti, ma anche ai loro più fieri nemici: i carrettieri.

Le segnalazioni, in una parola, saranno utili a tutti; ed il modo con cui e pali e cartelli verranno rispettati, saranno un indice sicuro del grado di civiltà del paese in cui essi saranno posti; e perciò speriamo che sindaci, segretarî comunali, preti, maestri, e tutte le altre persone autorevoli e ragionevoli dei singoli paesi, inculcheranno ai piccoli Davide e Balilla, di cui c'è in ogni luogo grande abbondanza, di rispettare, colle loro volanti pietre, i cartelli, e sapranno anche, all'occasione, richiamare all'ordine, punire e far punire i vandali grandi e piccoli.

Fig. 9.

Ma di punizioni, speriamo, non ci sarà bisogno; basteranno paterni avvertimenti e spiegazioni; basterà che le

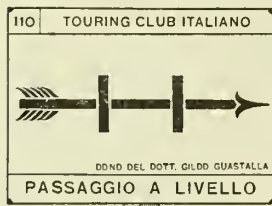



Fig. 10.

Fig. 11.

autorità, persuase della bontà dell'impresa, sieno, anche in questo, cortesi alleate del Consiglio, dei Capoconsoli e dei Consoli del Touring.

Nuove offerte.

Offerte precedenti	L. 5560	Cartelli	N.	532
Isotta, Fraschini & C. di Milano	„ 100	„	„	10
Unione Automobilistica Veneta	„ 100	„	„	10
Deputazione Provinciale di Parma	„ 200	„	„	10
Lido Bruno Guastalla	„ 20	„	„	2
L. Storero di Torino	„ 100	„	„	10
Croizat Vittorio di Torino	„ 20	„	„	2
G. C. Fratelli Piccna di Torino	„ 10	„	„	1
Totale	L. 6110	Cartelli	N.	577

Cartelli collocati.

AQUILA. — Per cura e opera di quel consolato furono collocati quattro cartelli indicatori; due sul bivio Ascoli — Teramo, un altro sul bivio Antrodoco — Ascoli, il quarto sul bivio Novelli — Popoli e Avezzano.

CANICATTI (Girgenti). — Furono collocati per cura del tenente Balbi Bartolomeo due cartelli indicatori sull'incrocio delle due strade Castrofilippo-Canicattì e Rocalmuto-Canicattì e precisamente di fronte alla casa Cantoniera situata sull'angolo.

LUSERNA S. GIOVANNI (Torino). — In questo Comune furono collocati a spese e per cura del Municipio quattro cartelli con indicazioni itinerarie e chilometriche.

Commemorazione di Casati e Facetti

periti sul Monte Rosa il 25 agosto 1903.

Nel nostro numero dell'ottobre scorso abbiamo data ampia relazione della gita ciclo-alpina al Monte Rosa, e ci siamo fatti interpreti del senso di dolore manifestatosi in tutto il mondo alpinistico e ciclistico alla notizia che sulla via fra il Col d'Olen e la Capanna Gnifetti erano scomparsi gli alpinisti Casati e Facetti; senso di dolore che non era scompagnato da un senso di meraviglia in chi, pensando alle numerose ed arditissime imprese dei due valorosi, non poteva comprendere come essi fossero periti in una località che non offriva nessun speciale pericolo.

In onore dei due cari ed indimenticabili perduti ebbe luogo, alla sede della sezione di Milano del Club Alpino Italiano, una commovente e solenne cerimonia.

La sala maggiore (adorna dei ritratti dei due compianti compagni), era affollatissima; e non meno lo erano le stanze vicine; e si notavano nell'uditorio moltissime signore e numerosi ufficiali.

Le Dame Inglesi nel gruppo del Monte Bianco.

L'ing. Giannino Ferrini si era assunto il pietoso incarico di commemorare i due amici; ed egli, parlando con forte e sereno animo d'alpinista, con cuore affettuoso d'amico, mostrò che la commemorazione non poteva essere meglio affidata che a lui.

Disse di Antonio Facetti, nato a Sondrio nel 1872, salitore ardito e fortunato di più di cento vette di primo ordine; disse del dott. Giacomo Casati, nato a Gessate nel 1875, considerato come uno dei più forti alpinisti italiani, domatore di cime fra le più terribili delle nostre Alpi; disse di questi due amici, ambedue ufficiali di complemento dell'esercito, sempre uniti in vita (nella direzione della sezione, nello Sky Club, nell'organizzazione della mostra fotografica, nella messa celebrata in cima al torrione Magnaghi, in numerose salite), uniti in morte, sul ghiaccio, ai piedi della rupe traditrice.

L'ing. Ferrini finì con parole eloquentemente pietose, mandando un saluto alle famiglie desolate per la morte immatura dei loro indimenticabili figli; ed un lungo e ripetuto applauso testimoniò che l'oratore aveva degnamente interpretato il sentimento di tutti i presenti.

La commemorazione fu completata dalle proiezioni fotografiche, colle quali l'ing. Ferrini fece passare davanti agli occhi del pubblico tutte le cime più tremende vinte e superate dai due estinti, e presentò infine quel tratto del Rosa in cui essi trovarono la morte; e tale confronto potè persuadere anche i profani che quella

disgrazia non si deve attribuire nè ad imprudenza, nè ad imperizia, ma ad una di quelle fatalità che non si possono prevedere.

Fu presentata, fra altro, la cima Casati, cioè una delle Dame Inglesi nel gruppo del Monte Bianco, superata per la prima volta dal Casati, e sorella della cima Jolanda, superata dal Duca degli Abruzzi.

Il dott. Giacomo Casati mentre sale la più ardua delle Dame Inglesi, detta ora *Punta Casati.*

La commemorazione fu chiusa con nobili ed opportune parole dell'ing. Alberto Riva, presidente della sezione. Egli ringraziò l'oratore; ringraziò i rappresentanti dell'esercito, del Touring, di varie sezioni del Club Alpino e della Federazione Prealpina; lesse le adesioni dell'avv. Grober per la sede centrale del C. A. I., e di altre egregie persone; ed aggiunse che la parte presa da Casati e Facetti nella vita alpinistica sezionale, le promesse e speranze di cui davano sicuro affidamento, la tragica fine che li ha colpiti, richiamavano alla memoria molti nomi di colleghi perduti in questo trentennio di vita della sezione di Milano del C. A. I.; nomi illustri, come quelli di Stoppani e Cornaglia, ai quali la sezione, da essi fondata, serba perenne, memore riconoscenza; nomi di colleghi, di amici carissimi, come quelli di Pogliaghi, Porro, Poggi, Villa, Sinigaglia, Melzi, Guggelloni, Magnaghi, Carlo Riva, nomi che al pari di quelli di Casati e Facetti evocano memorie care, nobili esempi, alte idealità, nomi benemeriti per iniziative, per lavori, per ardimentose imprese compiute. L'ing. Riva fece inoltre notare che il ricordare uomini così venerati e cari doveva essere un tributo, rispondente ad un sentimento dell'animo, nel cuore di tutti i colleghi presenti; e che a questo tributo egli accompagnava un atto doveroso, quello cioè di rilevare come Casati e Facetti incontrarono la miserevole loro fine in condizioni mai avverate, cioè nell'adempimento di un mandato ufficialmente loro conferito dalla sezione, in rappresentanza cioè, assieme col presidente, del Club Alpino nella ciclo-alpina al Monte Rosa; ed ai due forti caduti si deve adunque non solo vivo e profondo compianto, ma tributo doveroso di riconoscenza da parte della sezione, la quale ha deliberato di aprire una sottoscrizione per un'opera alpinistica permanente in memoria di Casati e Facetti, e di fissare, appena la stagione lo permetterà, un ricordo marmoreo o metallico sulla parete rocciosa da cui essi caddero sul monte che tanto amavano.

Il dott. Giacomo Casati sulla *Punta Casati.*

Le belle, affettuose parole del presidente furono assai applaudite.

Sant'Ambrogio in montagna. — È uso tradizionale degli alpinisti milanesi di passare le feste di Sant'Ambrogio sui monti, al freddo, fra le nevi ed i ghiacci.

Diciassette soci della sezione di Milano del C. A. I., partiti in carrozza da Susa alle 11,30 del 7 dicembre, giunsero alle 18 all'Ospizio del Moncenisio, ove trovarono le più gentili accoglienze da parte degli ufficiali del primo bersaglieri colà di guarnigione. Otto di quegli alpinisti tentarono il mattino seguente di salire la Punta Clairy (m. 3165); ma dopo essere affondati per undici ore sino alla cintola nella neve farinosa, dovettero persuadersi che non si poteva in quel giorno raggiungere la vetta.

— Ventitre soci della medesima sezione del C. A. I. compirono nello stesso giorno la salita alla Punta Larescia sopra Olivone (Biasca).

— Altra gita fu compiuta da alcuni soci della Società escursionisti milanesi; ma anch'essi, in causa della moltissima neve, dovettero retrocedere prima di giungere alla meta che s'erano prefissa. La gita sarà probabilmente ripetuta in gennaio, ed allora ne riparleremo.

Sezione di Milano del C. A. I. — La sera del 29 dicembre 1903 ha avuto luogo l'Assemblea ordinaria dei soci della Sezione di Milano del Club Alpino Italiano per la discussione ed approvazione del bilancio preventivo pel 1904. Dopo la comunicazione del presidente ing. cav. Alberto Riva, relativa al progetto del prof. Angelo Mosso per la fondazione di una Università alpina al Colle d'Olen (al quale progetto la sezione di Milano intende portare tutto l'aiuto possibile, studiando, a tal uopo uno speciale piano finanziario al quale sarà chiamata a concorrere tutta la cittadinanza, come sarà prossimamente esposto in una conferenza che terrà lo stesso prof. Mosso), si passò alla discussione del bilancio preventivo, riassunto in L. 18 540 per le entrate e in L. 18 530 per le uscite. L'unico stanziamento che dette luogo ad una vivace discussione fu quello di L. 1000 assegnate come primo fondo per le spese del Congresso alpino del 1905, che la maggiogioranza della Direzione vorrebbe si tenesse a Milano, auspice la nostra sezione. L'assemblea alla fine, pure approvando le risultanze del bilancio quali furono presentate, decise di continuare la discussione in merito al congresso nella prossima assemblea di maggio. Si passò quindi alla rinnovazione parziale delle cariche sociali: furono eletti a vice-presidente l'avv. Cleto Tosi, a segretario il rag. Mario Tedeschi, a vice-segretario il rag. Eugenio Moraschini, a direttori i signori ingegneri Giovanni Alfieri, Piero Fontana, Cesare Porro e i professori Ottone Brentari e Francesco Salmoiraghi, a revisori il prof. rag. Carlo Cavalli e il sig. Onorato Besozzi. A delegati presso la sede centrale in Torino pel 1904 furono riconfermati 16 dei 17 scadenti, e venne eletto il dott. Carlo Mira in luogo del rag. Gino Turrini, dimissionario.

Federazione prealpina. — Nel pomeriggio di domenica, alla sede degli Escursionisti milanesi, in via Ciovasso, 8, si riunirono i rappresentanti delle società alpine unite nella Federazione prealpina, che ha lo scopo principale di popolarizzare la passione per l'alpinismo.

Erano presenti i rappresentanti delle società: Escursionisti milanesi, Escursionisti ossolani (Piedimulera), Escursionisti lecchesi, Società alpina operaia A. Stoppani (Lecco), Alpinisti monzesi, Prealpina Gnifetti (Novara), Mediolanum femminile, Ciclamino (Vidigulfo).

Avevano aderito): Società escursionisti aronesi, Circolo Stella delle alpi (Delebio), Piccoli escursionisti di Milano, Escursionisti di Valmadrera.

Queste società contano complessivamente circa 1000 soci.

Il presidente della Federazione, prof. Ottone Brentari, riferì sulle segnalazioni alpine eseguite l'anno scorso, ed annunciò che il Touring (che appoggia l'opera delle segnalazioni) conferì medaglie: alla Mediolanum femminile che, sotto la direzione della presidentessa signora Amalia Cavaleri-Mazzucchetti, segnalò il Comizzolo; ai signori Cesare Morlacchi e Alfredo Bellini per il Cistella; ai signori Paolo Caimi e Aquilino Verga per il Zuccone di Campelli.

Fu votato un ringraziamento unanime al Touring, il quale ha già consegnate ai predetti signori le medaglie, che portano da un lato l'emblema del Touring colle parole *Vi et mente*, e dall'altra il nome del premiato ed il nome del monte su cui fu eseguita la segnalazione.

Le relazioni sulle tre predette segnalazioni verranno dal Touring stampate.

Nella ventura stagione alpina verranno eseguite altre segnalazioni dalla Federazione prealpina, che ha allo scopo compilato uno speciale regolamento. Le segnalazioni porteranno anche intrecciate le lettere F e T, ad indicare che le segnalazioni vengano compiute dalla Federazione sotto l'egida del Touring.

Nella predetta adunanza si discusse pure sul concorso da parte delle società della Federazione all'esposizione di Brescia, sulla festa degli alberi che la Federazione indirà nella prossima primavera e su altri argomenti. La seduta dimostrò che la Federazione si acquista sempre maggiori simpatie, e continua il suo lavoro proficuo.

Prealpi Clautane. — Nel periodo *In Alto* (cronaca bimestrale della Società Alpina Friulana), il signor Giuseppe De Gasperi (socio del Touring) dà alcune interessanti notizie di alcune sue ascensioni nel gruppo delle Prealpi Clautane, e precisamente: sulla Cima Castellato (m. 2424); su due cime innominate (m. 2330 e 2351), salite per la prima volta, fra la Cima Lescion ed il Passo del Mus; alla Punta Lavinal di Palis (m. 2100), pure salita per la prima volta; e finalmente su altra cima innominata, e salita per la prima volta (m. 2344) nel Gruppo Monfalcon. Lo accompagnava la guida G. B. De Santa.

Si vede? E quanto si vede?

Nel numero dello scorso febbraio pregavamo i soci di voler rispondere alle seguenti domande:

1. *Chi percorre una regione in bicicletta, la vede sufficientemente bene, anche se è una regione nuova per lui?*

2. *Data una risposta affermativa alla domanda precedente, il ciclista intelligente e côlto può, collo scritto, partecipare ad altri l'impressione provata?*

3. *Quali pagine di quali scrittori si potrebbero citare in suffragio d'una eventuale risposta affermativa alla domanda seconda?*

Nella *Rivista* di aprile abbiamo pubblicate dieci delle risposte pervenuteci. Nei mesi successivi, per la solita sovrabbondanza di materia, non ci fu più possibile di pubblicare altre risposte; ma ora crediamo di pubblicare altre tre fra le molte risposte pervenuteci, e dichiarar chiusa l'inchiesta.

Ecco queste tre risposte:

11.

Per parecchi anni di esperienza posso affermare:

Che chi percorre una regione in bicicletta la vede sufficientemente bene, anche se è una regione nuova per lui, purchè si contenti di mantenere una velocità media di 14-15 chm. all'ora (con che si possono fare benissimo 100 chm. al giorno) che gli permetterà di non essere esclusivamente occupato dalla strada, pur che abbia studiato prima il viaggio, conosca già teoricamente, dirò così, la regione che percorre e sappia che cosa c'è da vedere e dove è da vedere, e purchè abbia un po' di capacità osservatrice, e un po' di senso del bello:

Che si può benissimo comunicare ad altri collo scritto le impressioni provate, purchè non si voli davanti a ciò che impressiona, ma ci si fermi e si dia tempo alla mente e all'anima di sentire, comprendere e fissare l'impressione stessa.

Una letteratura in proposito, secondo me, è formata dagli scritti di Bertarelli e dalla ultima parte della *Bicicletta* di Oriani. Altro o non conosco o in questo momento mi sfugge.

Zanotti Edoardo (Livorno).

12.

1° Chi percorre una regione in bicicletta la *vede*, anche se questa è nuova per lui, sufficientemente bene. Questo lo dico per esperienza mia. Giunto qua dai paesi delle Alpi, e percorsi tutti i dintorni di Foligno in bicicletta, ne ho ora una immagine perfetta. Non solo poi questi erano paesi nuovi per me; ma li percorsi solo, e senza conoscerne le strade. Non bisogna però (per vedere) percorrere il paese a velocità troppo forte e poi quando si è in una località bella si scende dalla bicicletta, si guarda, si ammira, e quando si è visto bene tutto, si riparte. Così feci io in una gita alle *Fonti del Clitunno*. Giunto là, mi sedetti sopra il muricciuolo, guardai e ammirai lo stupendo sito, e dimenticai anche la bicicletta... Me ne fece ritornare il pensiero lo stimolo... dell'appetito, chè era mezzogiorno. Tutte le passeggiate che feci collo scopo di *passeggiare* (e non di raggiungere un dato punto in un dato tempo), mi lasciarono un ricordo incancellabile del paesaggio percorso. Foligno-Montefalco-Madonna della Stella-Trevi-Clitumno, giro stupendo; Foligno-Angeli, Foligno-Assisi, Foligno-Pontecentesimo, ecc., ecc. Così pure nella Valle d'Aosta, nel Canavese, nei dintorni di Torino, tutte le bellezze dei luoghi mi furono visibilissime. Per vederle queste regioni percorse in bicicletta, bisogna *sentire la bellezza della natura, e capirla*. Quando qualcuno si meraviglia ch'io metta magari un'ora per fare 10 chm., e mi risponde: " Io li faccio in 20 minuti ", sarei tentato di replicare: " Scusi, ma sa almeno se la strada che ha percorsa è fiancheggiata da deserti o da campi coltivati? Io vedo dove passo ed ammiro il paese, mentre lei vede il pneumatico della ruota davanti e nulla più ".

Per veder bene una regione bisogna:

a) Esser soli o pochi e ben affiatati amici. Le grandi compagnie distraggono l'attenzione;

b) Avere il sentimento del bello della natura, capirlo e gustarlo;

c) Non avere fretta, fare un chilometro di meno, ma spendere cinque minuti per una cascata o un burrone o un sasso, ecc.

2° Il ciclista intelligente può partecipare collo scritto ad altri l'impressione provata.

3° Prima prova: Le monografie turistiche del Touring.

Seconda prova: Gli scritti del signor Bertarelli, le relazioni sui convegni ciclistici, i viaggi e relative descrizioni del turista Luigi Masetti.

Terza prova: I 37000 soci del Touring, che certamente hanno tutti occhi per vedere e intelletto per capire il bello d'una regione. (Prova del loro intelletto l'hanno data associandosi al Touring).

O. Lena (Foligno).

13.

Curiosa domanda! Si vede? Ma, certamente. E quanto? Tutto. Questa la risposta breve, ma assolutamente esatta del mio *io* ciclistico. Del resto come dubitarne? Ma se io ricordo le strade percorse esclusivamente pedalando, i più minuti particolari, ponti, gole, punti di vista, osterie, che io studio prima sulle ammirabili guide regionali del nostro caro Touring, e che poi scopro da lontano e saluto per nome coll'occhio sicuro e coll'allegria con cui il marinaio scopre e saluta la terra.

Ed ora conto i giorni che mi separano dal prossimo giro ciclistico, che compirò accompagnato da uno speciale, da un notaio e da un avvocato (pare impossibile, ma è così!) attraverso la Toscana gentile e l'Umbria verde. Vivaddio! Noi vedremo e berremo! Salute.

Dott. Alessandro Lova (Borgomanero).

Il dott. Lova, beato lui!, quasi si meraviglia della domanda, ed afferma, con serena sicurezza, che il ciclista vede *certamente tutto*.

Gli altri dodici soci dei quali abbiamo pubblicato le risposte, sono meno decisi e recisi nelle loro affermazioni; distinguono; e ci aiutano a venire ad una conclusione.

Lasciamo da parte la terza domanda, alla quale si è data scarsa risposta; il che mostrerebbe che quella *antologia ciclistica* che era nella mente nostra è ancora prematura.

In quanto alle altre due domande, a noi pare che anche qui si ha una nuova prova che a questo mondo tutto è relativo. Ha ragione il notaio Rigoletti (risposta 4) quando ricorda che ci sono coloro *qui habent oculos et non vident*, hanno occhi e non vedono, viaggino essi in bicicletta, in automobile, a piedi, in carrozza, in barca, in pallone; ha ragione il signor Cavezzali (5) quando nota che « bisogna tener calcolo dell'acutezza dell'organo visivo, del grado di percezione e della intensità maggiore o minore dell'astrazione di chi va in bicicletta ».

Giuste ci sembrano pure le osservazioni del signor Righi (1), il quale nota che, per vedere un paese sufficientemente bene è necessario che il ciclista non abbia soverchia preoccupazione del tempo, e viaggi *per vedere*, e sapendo prima qualche cosa del paese che si accinge a percorrere; osservazioni che collimano con quelle del signor Eymard-Sacchi (7), il quale nota che le condizioni per vedere si riassumono nel « non aver fretta »; e del signor Nota (8), il quale giustamente afferma che, se nulla possono vedere i « mangiatori di chilometri », può invece veder benissimo chi procede con « velocità moderata » ed è « capace di sentire le bellezze della natura ».

Tutto sta qui, e tutto questo è riassunto nel motto del Touring, che raccomanda di viaggiare *vi et mente*, colla testa e colle gambe.

E qui si può osservare che la raccomandazione vale non solo per chi viaggia in bicicletta, ma anche per chi viaggia con qualsiasi altro mezzo di trasporto, dai piedi al treno ferroviario.

Chi gira per affari, non avrà sempre la mente disposta ad adornarsi di nuove cognizioni sui paesi percorsi; le preoccupazioni, il tempo misurato, lo induranno forse a trascurare ciò che non entra nell'ambito delle sue faccende; ma abbiamo tuttavia conosciuto anche più d'un viaggiatore di commercio che sapeva trovare, nella sua giornata, una mezz' ora per vedere le bellezze principali delle *piazze* da lui *fatte* cogli *articoli* della sua *casa*.

Chi invece gira per diporto, cioè il turista, non deve mai dimenticare che le gambe servono a portare la testa, non deve mai trascurare, nei suoi viaggi o gite, di equipaggiare, come il corpo, anche la mente con qualche lettura sul paese da percorrere; e deve proporsi di ritornare non solo col corpo più forte, ma anche colla testa più ricca.

Il VI Salon del ciclo e dell'automobile al Grand Palais di Parigi

(10-25 dicembre 1903).

Impressioni generali.

Come potremmo condensare in queste poche pagine le molteplici impressioni ricevute dalle lunghe osservazioni fatte durante il tempo dell'Esposizione internazionale del ciclo e dell'automobile che ha avuto testè luogo a Parigi? E' stato un vero trionfo, al quale tutto ha contribuito: organizzazione perfetta, decorazione splendida, folla grandissima, quali caratteristiche generali; partecipazione di tutte le grandi marche del mondo, perfezione rimarchevole dei pezzi di meccanica esposti, carrozzeria pratica per il turismo, elegantissima, di lusso, sviluppo notevole della sezione dei battelli automobili, affari attivi dappertutto e in tutti i rami rappresentati, ecco i punti particolari.

Al momento debito, tutto era a posto, quando il Presidente della Repubblica, guidato dal sig. G. Rives, scortato dai ministri e dai delegati degli espositori, percorse il vasto recinto. Ognuno era al suo posto per questa rapida rivista del capo dello Stato. Durante un'intera settimana, notte e giorno, un'armata di operai aveva trasformato il gran deserto sabbioso del gigantesco *hall.*

Durante quindici giorni, la folla accorreva intorno agli *stands;* nel corso della settimana, il mondo elegante, il cliente serio, l'agente interessato, ed alla domenica l'enorme spinta della massa dei curiosi, attirati e conquistati dalla

Interno del Salon di Parigi 1903.

nuova industria che tanto ha contribuito al benessere della classe operaia aprendo nuovi varchi alla sua attività.

In alcuna epoca, neppure nei più bei giorni dell'Esposizione del 1900, il Grand Palais ebbe una simile decorazione. Tutti gli *stands* hanno rivaleggiato d'eleganza e di originalità. La nuova fabbrica Clément-Bayard ha collocato le sue vetture sotto un elegante arco di ferro battuto, vera opera d'arte nello stile del medio-evo: De-Dion espone le bandiere ottenute sopra uno sfolgorio d'oro e di sete; Prosper Lambert appoggia i suoi motori ai fusti delle colonne di un antico portico annerito dal tempo, intorno ai quali dei rami d'edera s'attorcigliano; Richard e Krieger hanno scelto la medesima decorazione di un bianco intenso, sul quale si staccano come quadri dei grandi *panneaux* dipinti; Panhard Rénault, Martini hanno linee sobrie, mentre Gobron, Gillet-Forest ed altri ancora hanno preferito le linee indecise e fantastiche dell'arte nuova. Alla sera, mille fuochi si accendono — e intorno a questi portici e tra il fogliame, incrociano il loro splendore multicolore — mentre ad un tratto, sul dolce chiarore degli *stands,* in un sol colpo la cupola s'incendia. Quindici mila lampade, seguendo i raggi rettilinei della travatura, mandano sprazzi di luce; un lampadario a disegni luminosi serpeggianti domina in alto, e da questo sole, raggi sfolgoranti di un effetto magico si espandono.

Cartello-*réclame* del VI Salon del ciclo e dell'automobile.

Al di fuori, lungo l'avenue Nicolas II, le girandole, gli alberi, i piloni incandescenti si moltiplicano, e in lontananza, da tutti punti di Parigi, si vede un immenso chiarore al disopra del Grand Palais, al disopra di quest'apoteosi del genio della nuova locomozione.

Tutte le nazioni sono rappresentate: per gli automobili l'Italia dalla F. I. A.T.; la Germania dalla Mercédes e Continental; l'Inghilterra da Napier, Wolseley; il Belgio, da Pipe. F. N. di Herstal; l'America dall'Oldsmobile dai suoi canotti e dai suoi motori.

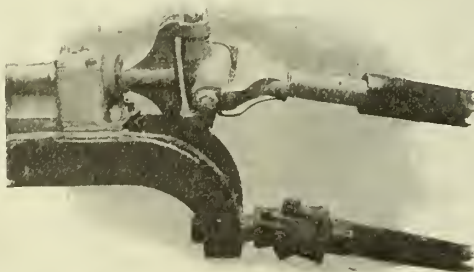
In tutti gli *stands,* vicino ai due o tre dei migliori tipi della fabbrica, il telaio scoperto è esposto in vista del pubblico. Vi sono motori sezionati, delle casse per cambiamento di velocità aperte. I visitatori si fermano, discutono, ascoltano le dimostrazioni, obbiettano, sono spesso competenti, e ho visto delle signore elegantissime dar prova, durante queste discussioni tecniche, di un sapere che certo non avremmo supposto in quelle gentili e graziose testoline. Le caratteristiche generali dei telai sono, salvo lieve differenza, precisi a quelli del 1902. E' da segnalare un tentativo di un *chassis* misto in latta *emboutie* e in tubi di Richard Brazier. Tutto il perfezionamento è stato apportato sui motori e sui cambiamenti di velocità. Teorie di-

verse, tentativi più o meno felici hanno deciso i costruttori a modificare dei dettagli. La corsa del pistone è più o meno allungata, l'alesaggio è più o meno forte, le val-

Treno a propulsione continua del colonnello Renard.

vole sono più o meno comandate, i movimenti a frottamento liscio danno posto ai movimenti su sfere. E' dunque nell'ispezione minuziosa dei pezzi meccanici che bisogna cercare la superiorità di una fabbrica sull' altra, e la pratica sola può permettere di stabilirla decisamente ; da ciò la necessità di indire delle corse dalle quali poter deliberare con sicurezza sul valore di ogni concorrente.

Nel mezzo dell'Esposizione, al posto d'onore, due nuove applicazioni dell'automobile : il treno a propulsione continua del colonnello Renard e la pompa degli zappatori-pompieri di Parigi. La grande particolarità del treno Renard è di lasciare ad ogni vettura che lo compone la sua forza motrice.

Dalla vettura avantreno parte un albero motore che si congiunge da veicolo a veicolo per mezzo di giunte alla Cardano. Sotto ogni vettura un secondo albero inclinato dall'avanti all'indietro riattacca il mozzo dell'albero orizzontale al mozzo motore delle ruote posteriori. L'attacco è completato da un braccio metallico, che mantiene la seconda vettura sotto l'asse della prima, e così di seguito. Negli svolti l'avantreno effettua la sua evoluzione senza smuovere la vettura che lo segue, e che non gira a sua volta che al momento in cui raggiunge la cima dell'angolo formato dalla via seguita e dalla nuova via da percorrere. Successivamente tutte le parti del treno gireranno nel medesimo punto matematico, ed il treno potrà circolare senza inconvenienti nelle vie più tortuose, senza uscire mai dalla traiettoria dell'avantreno.

Attacco delle vetture con giunte alla Cardano.

Oltre a questo vantaggio curioso e molto interessante, il treno Renard sopprime il peso esagerato delle grandi vetture di trasporto in comune o dei grossi carri. Da ciò, minor deterioramento delle strade e facilità di frazionare il treno per il carico e lo scaricamento dei colli trasportati. Infine al punto di vista turistico, ed è il punto che maggiormente ci interessa, il treno Renard permetterà la realizzazione della *roulotte*. Si potrà ormai mettersi in cammino per lunghi viaggi, rimorchiando ad una velocità media di 30 chm. all'ora il suo *fumoir*, la sua sala da pranzo, la sua camera e la cucina, il tutto in quattro veicoli indipendenti, che dei *piccoli ponti* potranno riunire, come le vetture di un treno transpeninsulare, e vedremo delle famiglie intiere partire per il giro del mondo con le loro case rotanti. Quali orizzonti aperti!

Abbiamo più sopra segnalato il notevole sviluppo della sezione dei canotti automobili. Ecco ancora del turismo in prospettiva, e del vero turismo. Lentamente, dolcemente, seguendo il filo dell'acqua o risalendo la corrente sotto la potente azione dell'elice, quanti svariati paesaggi, quanti scali interessanti, sulle rive dei laghi e dei grandi corsi d'acqua. Meno costosi della vettura automobile, questo genere di viaggi avrà numerosi partigiani. D'un colpo solo, ed approfittando di tutti i miglioramenti ottenuti per i motori delle vetture, il canottaggio automobile si presenta perfezionato, confortevole, rapido. Dall'America, dei gusci svelti son venuti ad allinearsi sotto la cupola del Grand Palais di Parigi, minacciando già all'indomani della creazione del canotto automobile, il mercato europeo. Che i nostri costruttori italiani prendano presto le necessarie disposizioni, se vogliono disputare alle fabbriche straniere il proprio mercato. Un rimpianto tuttavia: Venezia sarà essa sempre Venezia il giorno in cui le gondole avranno ceduto il posto ai canotti ad elica, e la scia di un « 30 all'ora » avrà sostituito il lento e silenzioso scivolar delle gondole attraverso la laguna? Ma queste sono considerazioni sentimentali, che non potrebbero aver la prevalenza sulla corrente irresistibile degli affari, che hanno orientato il nostro mondo verso il progresso scientifico, e che arrivano a manifestazioni sorprendenti, come quella alla quale abbiamo testè assistito.

Pompa automobile dei zappatori-pompieri di Parigi.

Parigi, dicembre 1903.

PAOLO LETELLIER D'AUFRESNE.

L'Italia al Salon di Parigi 1903.

Con viva compiacenza anche quest'anno vediamo alcune delle nostre case più importanti concorrere alla mostra

Stand della F. I. A. T. al Salon di Parigi.

del Salon, e, quello che è più, farli vivamente ammirare da quei grandi intenditori in materia che sono i parigini.

Sono due gli *stands* che per la loro eleganza di esposizione e per la eccellenza dei prodotti vengono segnati a dito dagli innumerevoli visitatori.

Il primo è quello della Fiat di Torino, *stand* originale sormontato da un grande arco ribassato, talmente pieno di luce da attirare gli sguardi di tutti.

Ma questo *stand* è, oltrecchè originale, anche uno dei più completi, e vi si ammirano i tipi 1904 riuscitissimi, fra i quali uno *chassis* quattro cilindri del più grande interesse.

Esso è in acciaio stampato con una larghezza di 80 cm. davanti e 90 di dietro.

I cilindri sono in acciaio, ed i colli d'oca del motore sono tirati dal pezzo. Tutti i cuscinetti sono rivestiti di metallo antifrizione.

Le valvole a doppia sede sono tutte comandate. L'accensione per magneto è fatta per mezzo di interruttori di nikel puro che non si ossidano nè si deteriorano. Il comando di questi interruttori forma una delle caratteristiche più ingegnose come pure il dispositivo per l'*avance* è una particolarità molto rimarchevole e brevettata della Fiat 1904.

Il raffreddamento è ottenuto con una pompa ed un radiatore *nid d'abeille* con ventilatore.

Questo *chassis* insomma, munito di moderni perfezionamenti, torna davvero ad onore della industria italiana.

Pure ammiratissimo un motore da 150 HP a petrolio pesante che la Fiat ha fabbricato per la regia marina italiana, e che è uno dei più potenti motori finora costrutti.

Lo *stand* della Fiat, così conclude uno dei più competenti giornali francesi di sport, « fa incontestabilmente onore alla costruzione delle vetture al di là delle Alpi ».

E deve essere questa per la Fiat tra le migliori sue soddisfazioni come lo è per la industria automobilistica italiana.

***

L'altro *stand* pure assai visitato fu quello della ditta Reina e Zanardini di Milano. Essa ha portato al trionfo del Salon i suoi splendidi fanali che avevano già a Lione ed altrove ottenuti i premi più distinti.

Sono 200 (diciamo duecento) fari, magnificamente costrutti, che lanciavano fasci di luce vivissima da ogni parte.

Noi non crediamo che si possa dimostrare meglio di come ha fatto la ditta Reina e Zanardini, che la luce è veramente progresso.

I fanali Reina e Zanardini furono ammiratissimi dai competenti al Salon, e la prova migliore della loro bontà sta principalmente nelle forti vendite fatte in quest'occasione tanto in Francia che in altre nazioni.

***

Vivissimamente ci congratuliamo con queste due coraggiose fabbriche che tanto alto tennero il nome dell'industria speciale automobilistica al VI Salon di Parigi — e che meritatamente raccolsero anche il frutto di tante fatiche e sa-

Chassis di una quattro cilindri F. I. A. T. modello 1904.

crifici pecuniari — e ci auguriamo che altre fabbriche, oltre a quelle che con piacere abbiamo più sopra segnalato e

Stand della Ditta Reina e Zanardini al Salon di Parigi.

che pure producono degli eccellenti prodotti, non manchino al cimento dell'anno prossimo.

AUTOMOBILI

Motociclette e motori.

Cominciano, sebbene sia ancor presto, a farsi vedere i nuovi tipi del 1904, questi frutti desiderati del lavoro e della esperienza trascorsa.

Noi, fedeli al nostro programma, seguiteremo anche quest'anno ad esaminarne i migliori.

Il compito anzi ora ci riuscirà più facile e più gradito, giacchè avremo quasi per ogni macchina il confronto colla sua sorella maggiore tipo 1903; confronto dal quale più facilmente sortirà la dimostrazione dei grandi passi che l'industria automobilistica ha fatto durante l'anno passato.

I motori « Zédél ».

Accennammo già lo scorso anno abbastanza dettagliatamente a questi motori che sono fra i più perfetti.

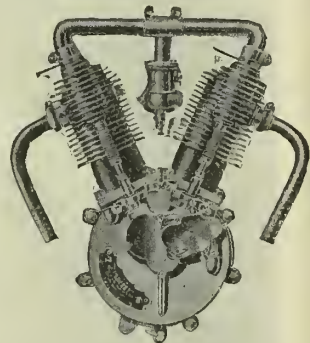
Il tipo da turismo, e cioè quello più ricercato, quello più pratico, è quest'anno stabilito della forza di 2, 3/4 HP con alesaggio di mm. 75, ed una corsa di mm. 80. L'esperienza e gli studi in generale sia del praticante che del tecnico hanno evidentemente stabilito essere il tipo da 2, 3/4 il più adatto pel turismo, e ciò pel fatto che mentre non sviluppa una velocità eccessiva, consente a vincere colla massima facilità tutte le salite carrozzabili, mentre un motore di maggiore potenzialità, oltre ad avere una velocità che in piano sarebbe eccessiva, si riscalderebbe troppo facilmente, massime nelle salite; al contrario un motore di forza inferiore venne riconosciuto fiacco per una marcia normale in salita.

La fabbrica costruttrice dei « Zédél », Fabrique de Moteurs et Machines già Lüthi, Zürcher e C. di St. Oubin, ha evidentemente sempre fatto speciale studio perchè i suoi motori siano il meno possibile complicati.

La bontà del motore Zédél proviene, oltrecchè da proporzioni tecniche bene studiate ed indovinatissime, da un materiale splendido e da una lavorazione che stà per raggiungere la perfezione.

Il tipo *touriste 1904* è dunque, come si è detto, della forza di 2, 3/4 HP, ed ha l'innovazione delle valvole comandate: cosa riconosciuta vantaggiosa sia per la maggiore facilità di aspirare la quantità necessaria di gaz per la cilindrata, sia perchè scompaiono gli inconvenienti frequenti alle valvole di aspirazione non comandate, e cioè se sporche di olio, ecc., ecc., nonchè la maggior facilita di smontarle senza toccare il carburatore. Altro cambiamento apportato sta nei cuscinetti, i quali mentre nel 1903 erano in acciaio, pur funzionando bene, sono ora in bronzo speciale; questo cambiamento è in ogni modo pratico, utile, poichè è certo che l'attrito, avvenendo fra due metalli dei quali uno è più molle dell'altro, evita il pericolo di riscaldamento, e rende più dolce la marcia del motore.

Motore Zédél 1904, forza 2 3/4 HP.

Speciale studio è pure stato fatto sul sistema interno di lubrificazione, in modo che l'olio che va a lubrificare i perni non può più sortire dal motore e ritorna invece nel carter; è stabilito così con canaletti e forature calcolate una circolazione d'olio.

Motore Zédél a 2 cil. 5 HP 1904.

Il motore viene, come già lo scorso anno, applicato verticalmente alla sua serie, e giacchè parliamo di questa serie fabbricata espressamente pei motori Zédél, osserviamo che quest'anno ha essa pure notevoli modificazioni: per esempio la bobina non è più visibile, ma racchiusa nel grande recipiente, al riparo da qualsiasi guasto e dalla pioggia; il telaio è molto abbassato e tutto l'assieme è snello, semplice, elegante.

La medesima casa costruisce altro tipo di motore, non però da turismo, ma da corsa e cioè a un cilindro 6 HP e a due cilindri 5 HP.

I due cilindri di quest'ultimo sono disposti a *V* come alla vignetta. Anche questo tipo di motore, ha come quello di turismo, dato buoni risultati nell'applicazione pratica.

Sezione trasversale del motore F. N. 1904 da 2 3/4 HP.

La motocicletta F. N. 1904.

La esperienza di quest'anno ha convinto anche la Fabrique Nationale d'Armes de Guerre di Herstal di quanto noi abbiamo già detto altre volte e che cioè la motocicletta da vero turismo ha bisogno di un motore che si avvicini molto ai 3 HP per poter superare facilmente anche i valichi di montagna più difficili.

La motocicletta F. N. 1904 ha dunque un motore in tutto identico sia per forma che per disposizione a quello del 1903, ma nelle sue proporzioni accresciuto in modo da dare 2, 3/4 HP effettivi di forza. Constatato l'aumento di forza del motore, vediamo

ora sommariamente quali modificazioni questa Casa principale ha apportate alla sua macchina 1903 nel nuovo tipo 1904.

Come si vede nella figura qui di fianco, il motore porta in basso una specie di appendice circolare comunicante col «carter» del motore stesso. E' un livello od indicatore esterno dell'olio che si trova nel motore, postovi allo scopo che anche un profano possa servirsi della motocicletta senza la eterna incertezza di tutti i principianti sul giusto quantitativo di olio da dare al motore.

Sezione longitudinale del motore F. N. 1904 forza 2 3/4 HP.

Il carburatore è sempre il solito del brevetto FN, a livello costante e senza maniglie di manovra. Esso è stato debitamente ingrandito per far fronte alla aumentata forza del motore 1904.

La trasmissione è per cinghia piatta larghissima (36 mm.) e molto flessibile. Sembra che di tutti i diversi ritrovati per rendere la cinghia antisdrucciola, il più semplice ed efficace sia quello di attenersi ancora alla cinghia piatta dando però una considerevole importanza alla sua larghezza.

Carburatore F. N.

Lo scatto libero FN della ruota posteriore aveva nel tipo 1903 un discreto inconveniente.

Avveniva alle volte che il cono interno slittava ed allora i piedi giravano invano senza far muovere la ruota.

Nel tipo 1904 questo difetto è stato tolto completamente.

La lubrificazione pure ha subito un vantaggioso cambiamento. Al piccolo oliatore « coup de poign » è stato sostituito un capace recipiente, dal quale l'olio va al motore automaticamente girando una semplice maniglia collocata presso il tubo che va dalla sella al manubrio.

Motocicletta F. N. 1904.

Esaminando poi l'insieme della macchina, troviamo ancora dei miglioramenti.

La forcella anteriore è stata rinforzata. I due freni sono l'uno Bowden tipo 1904 assai vantaggiosamente modificato da quello 1903.

L'altro a contro pedale.

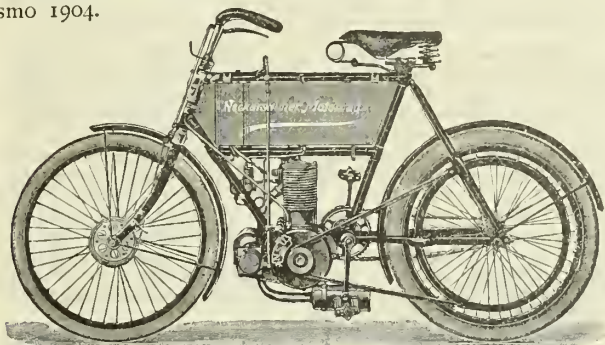
Ambedue questi freni agiscono sul cerchio della ruota posteriore.

Il grande recipiente che contiene la benzina, l'accumulatore e la bobina, è stato rinforzato e si sono abolite in esso tutte le saldature longitudinali.

Il telajo è stato abbassato a 22" e leggermente allungato, il che dà maggior dolcezza e sicurezza di marcia.

Concludendo, come già si disse di tutte in genere, anche questa Casa non ha fatto un lavoro di grandi trasformazioni. Si è invece applicata con ogni cura a migliorare tutti i dettagli, per modo da avvicinarsi sempre più al grande ideale della perfezione e crediamo che di questo passo non tarderà molto a raggiungerlo.

La motocicletta Neckarsulmer.

E' mirabile l'accordo col quale queste grandi Case hanno presentato quest'anno il loro tipo di motocicletta da turismo 1904.

Motocicletta N. S. U.

Abbiamo appena finito di dire il perchè le marche precedenti hanno portato la forza del motore a 2, 3/4 HP; e troviamo subito che anche la Neckarsulmer, sebbene faccia motori anche di forza assai maggiore, pure stabilisce il suo tipo corrente con un motore da 2, 3/4 HP.

Questa uguaglianza di risultati, che troveremo confortati anche da altre Case, è una garanzia che la soluzione del problema è la giusta.

L'insieme di questa macchina ricorda sempre nelle sue linee generali il tipo 1903; il telaio però è stato abbassato ed allungato in proporzione.

Il motore porta anch' esso la grande modifica della valvola d'aspirazione comandata.

La scatola del pernio è in bronzo ed a cuscinetti assai lunghi per accrescere la solidità dell'insieme.

Il carburatore porta un doppio regolatore sia dell'aria calda, che dell'aria esterna; ed inoltre la miscela è regolabile per mezzo di apposita maniglia. E' a livello costante con galleggiante.

Motore N. S. U., 1904, orza 2 3/4 HP.

La trasmissione avviene per mezzo di cinghia piatta assai larga.

L'accensione brevetto Neckarsulmer è specialmente studiata per modo da produrre un sicuro attacco e distacco, senza vibrazioni od incertezze di sorta, il che abolisce assolutamente qualsiasi perdita di colpi.

Essa può essere data tanto da un accumulatore quanto da un magneto rotativo di perfetto funzionamento.

La lubrificazione si fa in marcia per mezzo di una piccola pompa situata nella parte anteriore del grande recipiente della benzina.

Due freni, dei quali uno efficacissimo, a nastro sul mezzo della ruota anteriore, completano questa macchina elegante, che si presenta pure sotto un aspetto di solidità e praticità non facile a trovare.

Legislazione automobilistica.

Il Ministro dei LL. PP. on. Tedesco nel nominare una commissione con incarico di proporre le modificazioni ed aggiunte opportune al regolamento sulla circolazione automobilistica e di predisporre un progetto di legge che avrà precipuo scopo di facilitare l'istituzione e l'esercizio di automobili fra località non congiunte da strade ferrate o da tramvie — ha chiamato a far parte della commissione stessa un rappresentante del T. C. I., e questo ha delegato all'uopo il proprio consigliere comm. Giovanni Silvestri.

Esperimento di fermata per automobili. — In recenti prove fatte al Bois de Boulogne per misurare la capacità di rapida fermata degli automobili e delle vetture a cavalli e stabilire dei confronti, la vittoria rimase ai primi. Erano in linea una vettura pubblica, due carrozze signorili rispettivamente a due cavalli, un automobile da cinque cavalli, leggerissimo, ed uno del peso di una tonnellata e mezza, con dentro cinque passeggeri. Entrambi questi fermarono a tre metri di distanza dopo il segnale, mentre il cavallo da nolo si fermò solo a 12 metri e quelli dei due equipaggi a 14,50. Tenuto conto della velocità abituale dei diversi veicoli — 25 chilometri all'ora per l'automobile, 12 per la vettura e 19 pei cavalli di lusso — risulta che nelle strade di città gli automobili si trovano, quanto a fermata, in condizioni superiori a quelle delle carrozze pubbliche.

Un nuovo motore. — I giornali americani segnalano un nuovo motore inventato dal signor Ofeldt e chiamato alco-vapore. Il nome dice la cosa: è una macchina che impiega normalmente il vapore d'acqua e quello di alcool mescolati insieme. La caldaia viene riscaldata a petrolio.

Calendario automobilistico.

Il 16 dicembre a Parigi, per iniziativa del giornale l'*Auto*, ebbe luogo una riunione di presidenti e rappresentanti dei principali Automobili Clubs d'Europa, per stabilire le date delle manifestazioni automobilistiche che avranno luogo nel 1904. Ecco come è stato compilato il calendario per quanto riguarda le prove turistiche, le carovane, le esposizioni ed i concorsi tecnici:

FEBBRAIO.	1-15	Prova di turismo e consumo dell'*Auto*.
	3-6	Carovana Parigi-Torino.
	23-27	Concorso degli antisdrucciolevoli a Versailles.
MARZO. . .	10 marzo-15 aprile	Esposizione di canotti a benzina a Monaco.
	13	Carovana a Hannamriwah (Algeria).
MARZO	23-27	Concorso di elettricità del *Monde Sportif*.
	25-30	„ degli antisdrucciolevoli a Londra.
APRILE. . . .	18-23	Carovana Nizza-Roma.
	„	Esposizione di Vienna.
MAGGIO . . .	8-12	Esposizione dell'alcool a Arras.
	11-15	Riunione dell'Automobile Club Italiano a Milano.
	12-15	Concorso di turismo di Tours.
	16-23	Giro nazionale belga.
	23-31	Congresso di Lione.
GIUGNO. . . .	1-7	Concorso di resistenza dell'A. C. di Gran Brettagna.
	„	Carovana italiana alla Gordon Bennett.
	„	„ francese „ „ „
SETTEMBRE.	„	Reliability Trials dell'A. C. d'Inghilterra.
NOVEMBRE.	„	Criterium dell'A. C. di Algeria.
DICEMBRE.	10-24	Esposizione parigina.

Tasse!

L'*Economista* di Genova loda l'on. ministro dei L. P. della sua iniziativa di rivedere il regolamento di circolazione delle automobili e dice che, giacchè lo si ritocca, si tengano in vista anche le possibilità fiscali di gravare la mano con una tassa sulle automobili, « che appartengono tutte al ceto dei ricchi ».

A questa stregua, perchè non comprimere ancor più, ad esempio, tutte le manifatture di seta, che formano una delle glorie industriali paesane? La seta non è anch'essa riservata al ceto ricco?

L'autorevole giornale genovese sembra dimenticare che una mano lava l'altra e che le industrie, gli industriali e e gli operai vivono dei consumi, anche se voluttuari. Sembra dimenticare, la Rivista genovese, le decine di milioni che Francia, Germania, Inghilterra, Stati Uniti ricavano dalla loro esportazione di automobili, le centinaia di migliaia di operai che vivono di questo lavoro, mentre in Italia quasi nulla si fa. Proprio non ci pare il caso di abbattere la pianta per coglierne il frutto.

La pianta per noi è l'automobilismo dell'avvenire, non solo, anzi assai poco come *sport*, ma più come mezzo di locomozione e servizio.

***

Del resto non c'era proprio bisogno che economisti troppo zelanti additassero al ministro del tesoro nuove possibili tasse; ed infatti l'on. Luzzatti nella sua esposizione finanziaria preannunziò anche una tassa sugli automobili... che del resto esiste già. E così l'*Economista* sarà contento!

La nota umoristica.

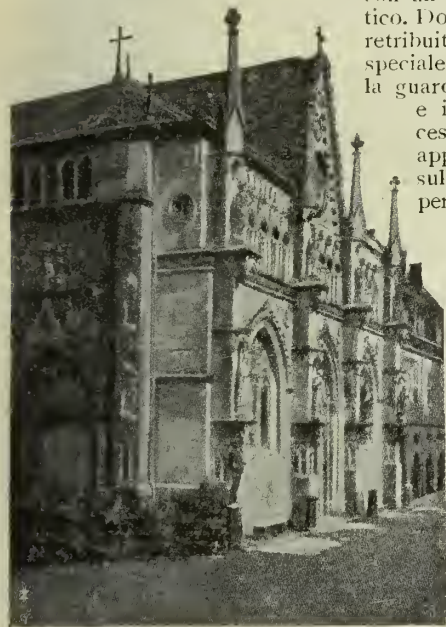
La molestia arrecata dai cavalli alla circolazione automobilistica nel 1924.

(Dallo *Schnauferl* di Monaco).

Ogni cavallo dovrà essere registrato e numerato; dovrà portare tre placche con numeri visibili e il nome e cognome del proprietario; un fanale davanti e uno di dietro, più un campanello di avvertimento. Dovrà inoltre avere dei pneumatici agli zoccoli e non marciare a velocità maggiore di tre chilometri al mese!

DI QUA E DI LÀ

L'ABBAZIA DI ALTACOMBA. — Il viaggio del Re a Parigi ha chiamato l'attenzione del pubblico sopra l'abbazia di Altacomba.

Si sa che questa abbazia appartiene personalmente al re Vittorio Emanuele III, come sovrano d'Italia, e che questa situazione assai curiosa è regolata fra le due potenze con un accordo diplomatico. Dodici frati italiani, retribuiti dalla cassetta speciale del Re, ne hanno la guardia e la custodia, e il Governo francese non può loro applicare il disposto sulle Congregazioni, perchè in virtù del trattato d'annessione della Savoia all'Italia, questa abbazia e i terreni adiacenti sono sotto il protettorato del re d'Italia.

Fot. del Sindacato d'iniziativa della Savoia.
Savoia. — Abbazia di Altacomba.

E' situata sulla riva dello splendido lago del Bourget, e vi si accede da Aix-les-Bains, per un ridente paesaggio. S'erge su un promontorio elevato che s'avanza nell'onda turchina sulla quale si disegna la imponente torre dell'abbazia che domina imponente il selvaggio ma pittoresco *Dent du Chat*.

Altacomba, rovinata in tempi di guerre e di rivoluzioni, venne fatta ricostruire da re Carlo Felice nel più puro stile gotico.

Ventotto principi di Casa Savoia furono sepolti ad Altacomba: dodici conti, undici duchi, cinque re di Sardegna.

LA GROTTA D'ARPAIA. — Da una gentile lettera di un egregio socio togliamo:

« Nella splendida opera « Attraverso l'Italia » pubblicata dal Touring, a pag. 144 il prof. Brentari, come tutti gli altri recenti scrittori, parlando di Porto Venere, riferisce la inscrizione murata nel 1877 sopra un cancello donato (assieme colla inscrizione stessa) dal conte Pieri Nerli di Siena, che possiede una villa nell'isola di Palmaria. Quella inscrizione (giova qui ricordarlo) dice: *Questa grotta — inspiratrice di Lord Byron nel sublime poema " Il Corsaro ,, — ricorda l'immortale poeta — che ardito nuotatore — da Portovenere a Lerici — sfidò le onde del Mar Ligure.*

« Il munifico signore e chi dettò la inscrizione ignoravano certamente che Byron quando scrisse il *Corsaro* non era ancor venuto in Italia.

« Del resto, leggendo quel poemetto si capisce che la grotta della quale ivi si fa cenno si trova nel golfo di Salamina. E' questa dunque una fiaba, come è una fiaba che il Byron sia giunto a Porto-venere... nuotando; e sarebbe ora che la *Grotta Arpaia* riprendesse il suo vecchio nome, lasciando quello di *Grotta di Byron*, inventato dai ciceroni per attirare gli inglesi. »

Ringraziamo il socio gentile, e siamo grati a lui come saremo grati a tutti coloro che ci indicheranno errori o lacune in questa od in qualsiasi altra delle pubblicazioni del Touring.

Delle due fiabe qui sopra accennate parla anche Silvia Albertoni nel suo grazioso opuscoletto su *Porto Venere* (Rocca San Casciano, 1900), notando, a pag. 16, che l'unica dimora che il Byron facesse su quelle rive è quella di pochi giorni a Lerici nel 1882; giorni in cui dovette stare a letto ammalato, e non avrebbe dunque potuto aspirare a quel *record* di nuoto; e ne parlò pure, mostrandone la falsità, il dottor U. Mazzini di Spezia nella *Rassegna Nazionale* del gennaio 1899.

LE DONNE DEL CADORE. — Nel Cadore, e più ancora forse nella Carnia (che è la parte montuosa del Friuli), grandissima è l'emigrazione degli uomini validi al lavoro; e perciò i lavori più gravosi dell'agricoltura sono riservati alle donne, che fanno tutto nei campi, sino alla falciatura dei prati; il che è ricordato anche dal Carducci nella sua splendida apostrofe al Cadore:

> Di biondi parvoli
> fioriscono a te le contrade,
> e da le pendenti rupi il fieno
> falcian cantando le fiere vergini
> attorte in nere bende la fulgida
> chioma; sfavillan di lampi
> ceruli rapidi gli occhi.

Su quei monti s'incontrano assai di frequente, cariche di gravi pesi, giovani donne e fanciulle, le quali, per la soverchia fatica, invecchiano assai presto; ed in molti di quei paesi (quanti li hanno visitati lo ricorderanno) non s'incontrano che bambini, donne, o qualche vecchio, mentre tutta la popolazione maschile valida al lavoro è emigrata.

In molti paesi del Cadore (specialmente in quelli un po' lontani dalla grande via di comunicazione che è la strada d'Alemagna) si conservano ancora i pittoreschi costumi d'un tempo; quei bei costumi che erano un giorno così diversi da valle a valle, e che vanno ora unificandosi sotto l'influsso della nostra civiltà monotonamente livellatrice.

Una gita al Moncenisio in gennaio.

Per iniziativa del sig. G. M. Aymale, console di Susa, col patrocinio del Consolato di Torino, è indetta, per i giorni 10 e 11 del corrente gennaio, una gita all'Ospizio del Moncenisio.

Scopo degli organizzatori di questa gita invernale è di rivelare ai gitanti tutto lo splendore della Valle della Cenischia e della conca del Cenisio ricoperta del gran manto di neve e di ghiaccio.

La partenza in comitiva si effettuerà da Susa la domenica 10 gennaio, alle ore 8,30. Comode slitte si troveranno pronte al Molaretto per il trasporto dei gitanti all'Ospizio, dove si pernotterà.

Cordiali accoglienze riceveranno i gitanti dai simpatici componenti di quel presidio.

Nel mattino del giorno 11, pattinaggio sul lago, esercitazioni con gli *sky*, oppure traversata del lago sulle slitte.

Nelle ore pomeridiane ritorno a Susa in slitta e rientrata a Torino.

Il programma e regolamento della gita sono visibili presso il console del Touring a Torino signor Grosso, piazza Castello, 18. Spesa preventivata L. 20 circa (slitte comprese). Quota d'iscrizione L. 5, non rimborsabili in caso di mancato intervento. L'iscrizione, riservata ai soli soci del T. C. I. o del Club Alpino Italiano, è per un numero limitato a cinquanta persone.

BOLOGNA. — Circa 60 soci del Touring, per chiudere la stagione turistica, si riunirono a banchetto al ristorante " Vino del Chianti „. L'ampia sala era adorna di fiori e nel centro si notava la bandiera del Consolato. Sempre regnò la più brillante cordialità e sul finire del pranzo il console dott. Moreschi lesse le adesioni di diversi turisti e portò il saluto ai soci riuniti; finì fra gli applausi brindando al Touring. Parlò quindi la patronessa sig.[a] Egle Dolara Adami a nome del ciclismo femminile, inneggiando alla grande Associazione nazionale e parlarono anche, sempre applauditi, il sig. avv. Daddi, cap. Maffi, Mingazzi, cav. Adami, Minarelli e molti altri.

Finito il banchetto, alcuni turisti offrirono liquori, vini e la riunione si prolungò animatissima fino a tarda ora.

SONDRIO. — La stagione ciclistica ebbe qui il suo epilogo nella consueta scampagnata a S. Pietro Berbenno, ove, a cordiale banchetto, si riunirono una ventina di soci. Poche gite, per vero dire, furono in quest'anno compiute dalla sezione, e quella in programma pel ferragosto attraverso l'Engadina ebbe contrario il tempo.

Se si tolgono quindi le tre marce turistiche, con mèta Como-Milano e Brescia-Bergamo, non restano che quelle a Morbegno e Chiavenna: pochine infatti per una sezione che conta un passato di attività non comune. La sezione però fu quest'anno rappresentata a diversi convegni, di tutti riportando gradite attestazioni e cioè Monza, Cremona e Saronno per merito del signor Sandro Silva, e Peschiera, Carpi, per opera del signor F. Cantelli, console, e del signor Benvenuto Pircher. Entrambi poi superarono in un giorno la distanza di 350 chm. in bicicletta, e riportarono per questo speciale ricordo, oltre le due grandi medaglie ai vessilli di conio geniale e di squisita fattura.

*
* *

Il signor Silva, inoltre, compieva, anche quest'anno, un lungo viaggio attraverso la Svizzera, da Seregno, per Domodossola, raggiungendo Zermatt, Andermatt, Thusis, indi S. Moritz per l'Albula, Münster, Trafoi e Sondrio per lo Stelvio. Il sig. Cantelli invece da Carpi, per Salò, Treviso, Ponte delle Alpi, Belluno, Primolano, attraverso la Valsugana, toccava Trento e per Rovereto, Riva, Garda, Peschiera si restituiva a Salò. Sorsero così per mezzo suo, rapporti diretti, cordiali, vincoli tenaci di amicizia e fratellanza anche colle irredente consorelle di Trento. Rovereto e Bezzecca, a lui restando poi indimenticabile il ricordo delle attenzioni usategli dai colleghi. Treviso il signor Lana, e nel Trentino i signori Larcher, Sperandio e Cis.

Da ultimo, due cari avvenimenti allietarono le nostre sezioni: la venuta qui, ospiti graditissimi, delle consorelle bresciana e comense.

Nuove società turistiche.

TORINO. — Venne fondato uno Sporting-Club. I soci devono essere tutti soci del Touring. E' presidente del nuovo sodalizio il benemerito console del Touring nob. Enrico Chiroli, e vice presidente l'avv. De Benedetti.

Ringraziamo gli autori ed editori che ci inviano le loro nuove pubblicazioni riguardanti il turismo, i viaggi, la geografia, l'arte, e tutti gli altri numerosi e svariati argomenti dei quali si occupa il nostro periodico.

Annunciamo tutti i libri che ci vengono inviati; facciamo cenno speciale di quelli che ci pervengono in doppio esemplare.

Ci permettiamo di far osservare che per le pubblicazioni qui sopra ricordate nessuna *réclame* può essere più utile di quella della *Rivista del Touring*, stampata in 40000 esemplari, e distribuita, in tutto il mondo, ai circoli turistici ed alle persone che si occupano, nel suo vasto significato intellettuale, del turismo.

Guido Rey, *Il monte Cervino: illustrazioni* di Edoardo Rubino, *prefazione* di Edmondo De Amicis, *nota geologica* di Vittorio Novarese; Milano, Ulrico Hoepli, 1904 (L. 25).

L'editore Ulrico Hoepli aumentò il numero delle sue pubblicazioni di lusso con un magnifico libro sul Cervino, scritto da uno dei più noti e simpatici alpinisti italiani, Guido Rey.

Il libro ha una prefazione assai lusinghiera di Edmondo De Amicis, ed un'utile appendice geologica di Vittorio Novarese.

Il libro del Rey si può considerare come diviso in due parti, delle quali la seconda fu probabilmente scritta avanti della prima. Questa è tutta erudizione, citazioni, note, che servono a far sapere, a chi non lo sapesse, quanto sia interessante la storia della recentissima scoperta delle Alpi, e quanto ampia, specialmente all'estero, la letteratura alpina; la seconda parte è tutto un inno, un ricordo, un amore, un desiderio, un'aspirazione.

Il Rey, nel suo immenso amore per il suo monte sublime, lavora non solo colla memoria, ma anche colla fantasia; spingendosi col pensiero nel passato, la prende molto da lontano, figurandosi " il Creatore solitario „ intento a " scolpire l'opera sua col lavoro tenace dell'artista che non s'affretta pur che essa sorga bella e grande „; e spingendosi col pensiero nel futuro vede, dopo secoli e secoli, il giorno in cui il colosso, sgretolatosi costa per costa, formerà, cogli altri monti sfasciati dal tempo e dall'intemperie, un ammasso uniforme e monotono, in cui tutti quei monti avranno perduto le loro caratteristiche.

Di quell'eccelso monte, e delle valli che lo circondano e ne vanno superbe, il Rey ci narra e descrive ogni particolare; tutte le leggende, da quella dell'uomo selvaggio a quella del pio vescovo San Teodulo, che ha vinto il demonio, e battezzato il passo memorando; i costumi severi e poetici della bella valle che sale da Chatillon sino a quel passo; le prime guide ignoranti ed inesperte e le ultime valorose e prudenti, da Jean Baptiste Hérin che fu, più di un secolo addietro, la guida del De Saussure (il vincitore del Monte Bianco), sino ai Carrel ed ai Maquignaz, noti in tutto il mondo; i preti modesti, semplici, buoni, ai quali tanto deve, specialmente nei suoi primi passi, l'alpinismo; i primi albergatori, primitivi e benemeriti; i primi visitatori e salitori, o inglesi, o creduti tali.

Il Rey nella seconda parte del suo bel libro si sente come più libero, più sciolto, più indipendente; lascia da parte le citazioni in varie lingue, le minute ricerche, le discussioni, le polemiche; e'

come contento di aver finito di narrare quanto hanno veduto e provato gli altri, è tutto felice di narrare quanto ha veduto e provato egli stesso; la sua penna si fa più snella, il suo stile più vivo, le sue pagine più interessanti, e sa adoperare un suo speciale modo

La testa del Cervino vista dal Giomein.

di esprimersi, che procede nel giusto mezzo fra la fredda aridità delle relazioni degli inglesi, e la retorica di alpinisti italiani novellini; e da quelle pagine emanano il profumo della flora alpina, la poesia della montagna, la maschia voluttà della fatica, l'entusiasmo per le creste dirupate e per gli infiniti ghiacciai; il tutto soffuso da una soave tinta di mestizia, il tutto vibrante per l'eco lontana d'una indimenticabile sventura, pure essa dovuta all'amore pei monti.

E con quelle pagine frementi per tale amore, il Rey vorrebbe essere apostolo, e convertire anche i profani alla religione dell'alpinismo, che è " mezzo per temperare nei giovani anni il carattere per la lotta imminente, per conservare nella virilità il vigore, per trattenere la giovinezza che fugge, e preparare ai vecchi anni un tesoro di ricordi sereni e senza rimorsi „; e vorrebbe anche " che gli increduli provassero il benefico effetto che produce in noi una grande salita „.

E' un libro forte e sano, che i giovani dovranno senza dubbio preferire alle snervanti letture pornografiche che rovinano il cervello e fiaccano la fibra.

Syndicat d' initiative de la Savoie, *Album de la Savoie pittoresque.*

Quest'album è una delle tante prove di quello che si fa in Francia dai Sindacati d'iniziativa per far conoscere ed apprezzare il paese dei quali ognuno d'essi si occupa.

L'album contiene una serie di grandi e buone zincotipie, rappresentanti le bellezze dell'arte e della natura nella Savoia, dal castello dei Duchi di Savoia a Chambery sino ai costumi di quelle gentili montanine. Molte delle illustrazioni si riferiscono ad Aix-les-Bains; ma non mancano le cascate, le gole, le valli pittoresche, i paeselli, i monti, i nevai, i ghiacciai, i rifugi alpini.

Brevi cenni di spiegazione per ognuna delle 92 vedute, ed una carta geografica, completano l'opera.

Quanti di simili album si potrebbero avere anche in Italia, se ci fosse fra noi maggiore concordia e spirito d'iniziativa!

GIUDICATI TURISTICI.

Caso e forza maggiore

Anche nelle contravvenzioni valgono come scriminanti il caso e la forza maggiore *(Causa Barberis - Pretura Livorno Piemonte, 31 ottobre 1903. Giurisprudenza Penale, 1903 pagina, 458).*

Noleggiatori

I noleggiatori non possono dare a nolo delle biciclette sfornite di contrassegno senza fornire chi le prende a nolo del regolare certificato di denuncia *(Causa Bertucci - Pretura Portoferraio 26 settembre 1903. Rivista Touring, gennaio 1904).*

Accertamento contravvenzioni automobilistiche

Nelle contravvenzioni automobilistiche spetta all'accusa provare l'idendità dell'imputato *(Causa Riva - Pretura Castelfranco Emilia, sentenza 20 novembre 1903. Rivista del Touring, gennaio 1904* - Vedi sotto la motivazione).

Incidente automobilistico

Non sorge responsabilità penale per l'automobilista allorchè è stabilito che egli ha dato il segnale in tempo utile, ha rallentato la sua marcia appena ha veduto il ciclista muovergli contro e che quindi nessuna negligenza o imprudenza può essergli rimproverata. *(Causa Brigatti - Pretura Pavia, sentenza 30 novembre 1903. Rivista del Touring, gennaio 1904* - Vedi sotto la motivazione).

REGIA PRETURA DI PAVIA.

Causa Brigatti-Celada. — Pretore avv. Boschieri. — Difensore avv. Agrati — sentenza 30 novembre 1903.

Omissis in fatto.

Considerato in diritto:

Tre sono le violazioni di legge che si imputano a Luigi Brigatti ed a Pietro Celada:

I. la contravvenzione prevista dall'art. 16 del regolamento sulla circolazione degli automobili per aver ommesso di dare il segnale d'avviso del passaggio dell'automobile allo sbocco del corso Vittorio Emanuele in piazza Castello in questa città;

II. la contravvenzione prevista dall'art. 482 C. p. per aver lanciato l'automobile lungo detto corso a sfrenata velocità con pericolo della sicurezza delle persone;

III. il delitto di cui all'art. 375, n. 1, C. p. per avere, in causa dell'imprudente velocità e dell'omissione dell'avviso, investito e sbalzato di bicicletta, in piazza Castello, il capitano dott. Italo Della Noce, che riportò lesioni guarite in giorni cinque.

Senonchè niuna di tali imputazioni, come ben sostiene la difesa del Brigatti, ha fondamento giuridico.

Riguardo alla prima devesi infatti accogliere la pregiudiziale e dichiarare improcedibile l'azione penale.

Invero il regolamento di polizia stradale del 10 marzo 1881, che detta norme, fra l'altro, per la circolazione dei veicoli sulle pubbliche vie, stabilisce al titolo III, capo II, una speciale procedura per le relative contravvenzioni, disponendo che queste debbono venir accertate con appositi verbali da trasmettersi rispettivamente, a secondo si tratti di strade principali o comunali, al prefetto o al sindaco del luogo, i quali possono ammettere, con loro decreto, l'oblazione del contravventore e promuovono l'azione penale allorchè nella loro illuminata coscienza lo giudichino necessario ed opportuno (vedi art. 55 e seg. dell'indicato regolamento).

Ora il regolamento sulla circolazione degli automobili del 28 luglio 1901 non è che un'aggiunta a quello di polizia stradale fatta in riguardo alla invenzione ed uso di un nuovo veicolo rapidissimo, cui non erano sufficienti le ordinarie disposizioni di sicurezza date per i veicoli vecchi ed è perciò che il legislatore volle che le contravvenzioni commesse in causa dell'automobile seguissero la stessa procedura di quelle commesse in causa di altri veicoli, ed all'art. 48 del regolamento automobili richiamò l'osservanza del titolo III, capo II, del regolamento di polizia stradale.

Nel caso in esame invece la contravvenzione venne denunciata nelle forme ordinarie dall'autorità di P. S., senza che gli imputati avessero la garanzia del preventivo esame dell'autorità amministrativa e senza che avessero la facoltà di fare oblazioni, ond'è che irrituale deve considerarsi la relativa imputazione.

Riguardo al secondo ed al terzo addebito è a dichiararsi l'inesistenza del reato. Intanto risulta che il Celada Pietro non prese parte alcuna alla conduzione dell'automobile. Ed il Brigatti Luigi, dipinto dall'autorità come espertissimo e prudentissimo guidatore di automobili, nè usò imprudenza, nè peccò di negligenza alcuna, perocchè procedette a velocità moderata e diede replicati segnali prima dello sbocco della via, per cui se il ciclista, capitano Della Noce, non percepì il suono d'avviso

e nell'improvviso sterzare per evitar l'urto dell'automobile (ch'era imminente, ma non avvenne) cadde a terra e riportò le lesioni, un tale sgraziato accidente è ad attribuirsi non già a colpa del Brigatti, ma a disattenzione del Della Noce o piuttosto al mero caso.

P. Q. M. Il pretore dichiara improcedibile l'azione penale e non luogo a procedere, ecc.

REGIA PRETURA DI CASTELFRANCO EMILIA.

Causa Riva. — Pretore avv. Vaccari. — P. M. Malaguti. — Difesa avvocato Agrati — sentenza 20 novembre 1903.

Omissis in fatto.

Considerato che al dibattimento il Riva suddetto ha negato che in quel giorno 7 luglio n. s. conducesse l'automobile in discorso, ed ha potuto provare che dal 18 giugno al 15 luglio scorso si trovava a Verona per l'operazione d'ammasso bozzoli, senza essersi mai assentato, per conseguenza non può il detto Riva essere responsabile dell'operata contravvenzione, in quanto che non si stabilisce che il medesimo abbia voluto il fatto contrario alla legge, a senso dell'art. 45 Codice penale, e nè potrebbe tampoco avere riscontro nell'art. 60 codice citato, non applicabile alla fattispecie, sebbene il Riva stesso sia proprietario dell'automobile, portante la lettera Milano e n. 54 rilevato dal cantoniere: del resto il disposto dell'art. 58, n. 2, legge 10 marzo 1881, a cui fa richiamo il regolamento succitato, prescrive doversi accertare la persona che ha trasgredito la legge, ciò che non risulta dal verbale.

Ritiene che per le suddette risultanze devesi mandare assoluto il Riva siccome non autore del reato.

ORDINANZE.

Ci perviene una giusta ordinanza dell'Intendente di finanza di Sondrio ai sindaci di quella provincia, con cui si dànno le istruzioni per il completamento delle annotazioni sulla ricevuta per il rilascio del contrassegno.

Parendomi lodevole assai tale circolare che richiama delle norme nell'interesse non solo dello Stato, ma anche dei ciclisti, la rendo nota augurandomi che possa essere osservata da tutti gli altri Municipi e uffici metrici.

« Richiamasi la particolare attenzione dei Municipi detentori della speciale tenaglia bollatrice, affinchè, all'atto dell'applicazione dei contrassegni, *prendano sempre nota della marca di fabbrica* e del *numero distintivo di ogni veicolo,* a cui venga applicata la targhetta prescritta dalla legge 22 luglio 1897, n. 318, al fine di comunicare tali estremi al detto ufficio metrico, tenuto a riportarli sul certificato di presentazione del velocipede o bolletta di pagamento; formalità queste che devono essere scrupolosamente osservate, non solo per la voluta uniformità di trattamento verso tutti i possessori di velocipedi, e perchè tassativamente richieste dallo stampato e dalle norme generali in vigore; ma anche perchè sono intese a garantire l'interesse dei ciclisti, specialmente quando, nel corso dell'anno, essi debbono eventualmente richiedere la sostituzione del contrassegno, per riparazioni o rinnovazione del tubo anteriore del telaio del velocipede, giusta l'articolo 17 del regolamento 16 dicembre 1897, n. 540; oltre di che, sebbene a' termine di legge, unica prova del pagamento della tassa annuale per la circolazione interna dei velocipedi sia il contrassegno che si trovi in istato perfettamente normale, i ciclisti verrebbero in tal modo posti nella possibilità *di esibire a propria giustificazione o difesa* il certificato in parola, allorchè, per furto patito o per sofferta manomissione della targhetta, dovessero rispondere avanti la competente Autorità per la mancanza o la violazione del contrassegno; mentre, da ultimo, il ripetuto certificato potrebbe costituire per i velocipedisti un elemento apprezzabile d'identificazione del rispettivo veicolo e, per così dire, un principio di prova della nazionalità del velocipede e della provenienza dello stesso dallo Stato, quando, nei casi di esportazione temporanea, di cabotaggio o di circolazione, dovendo rientrare nel Regno con un velocipede che all'estero fosse stato privato dell'annuale contrassegno, si facessero a chiederne la reimportazione in franchigia di dazio di confine.

« Per analoghe considerazioni, nel rivolgere ai comuni detentori della speciale tenaglia bollatrice vivissime raccomandazioni, affinchè procurino di versare a brevi intervalli di tempo l'importo delle tasse riscosse per il servizio in parola, di guisa che l'ufficio metrico possa subito rilasciare il prescritto certificato di pagamento; si *interessano tutti i comuni,* che contano possessori di velocipedi, perchè, appena ricevuto dall'ufficio metrico il detto certificato; *ne curino la consegna agli interessati,* entro il più breve termine possibile, affinchè questi vengano posti nella condizione di potersene valere in ogni caso eventuale in cui il recapito stesso venisse riconosciuto utile o necessario al ciclista.

L'*Intendente*
G. B. Zanelli.

POSTA LEGALE.

RITARDI FERROVIARI.

Signor capitano Pesci, Ancona. — L'Amministrazione delle Ferrovie non risponde dei danni cagionati dal ritardo di merci viaggianti a tariffa ridotta. Ella però ha diritto al rimborso di una parte delle spese di porto, proporzionale al ritardo che la sua bicicletta ha subìto; si rivolga quindi, se crede, all'Amministrazione delle Ferrovie, per le opportune pratiche.

MARCIAPIEDI.

Signor Orzali, console di Lucca. — Credo non si possa sostenere l'interpretazione che lei dà all'articolo 6 del regolamento sui velocipedi; la giurisprudenza ha sempre concordemente ritenuto che marciapiedi dell'abitato sono le parti laterali delle strade che attraversano centri abitati, anche se queste non siano sempre fiancheggiate da case.

NECESSITÀ DELLA PROVA.

Signor Gherardi, Genova. — Se ella non può produrre testimonianze delle violenze che avrebbe subìto da parte dei carabinieri, che le elevarono la contravvenzione, le converrà non parlarne neppure, perchè gli agenti difficilmente vorranno ammettere il fatto e, davanti alla loro negativa, il giudice dovrebbe assolverli.

BICICLETTA SENZA TARGHETTA.

Signor Moro Fabrini, Ferrara. — Ella mandando la sua bicicletta all'Ufficio metrico per far constatare il guasto alla targhetta, non doveva lasciarla in istato di possibile uso; avrebbe così evitato la contravvenzione ch'è stata elevata a suo carico, benchè la bicicletta fosse condotta a mano. Le faccio osservare però che il Pretore di Savona in una recente sentenza ha ritenuto che il fatto di condurre a mano la bicicletta non causi le contravvenzioni in cui si incorre per la circolazione. È però giurisprudenza controversa. Nella *Rivista* del passato dicembre troverà la relativa sentenza. Indichi al suo giudicante la sentenza per venire eventualmente assolto dalla contravvenzione imputatale.

ACCENSIONE DEI FANALI.

Signor Vanzetti, Padova. — La legge in codesto genere di contravvenzioni segue un criterio restrittivo; nelle ore di notte, siano o meno accesi i fanali della pubblica illuminazione, le biciclette in circolazione devono essere fornite di fanale acceso. La circostanza che alcune vie della città erano in quell'ora prive di illuminazione non può essere una scusante della contravvenzione che è stata elevata a suo carico, se già era avvenuto il tramonto; anzi dal fatto che la pubblica illuminazione già iniziavasi in altre vie, sorge la maggiore presunzione che essa era necessaria.

GIUSTE CONTRAVVENZIONI.

Signor Bozzalla, Coggiola. — Le contravvenzioni elevate a carico suo e del meccanico mi sembrano ambedue fondate in diritto a termini degli articoli 60 codice penale e 46 del regolamento sulla circolazione degli automobili. Veda pertanto, se la contravvenzione è stata elevata su una strada comunale, di recarsi dal Sindaco per definire la questione in via amministrativa: trattandosi di una prima contravvenzione, ritengo che il Sindaco non dovrebbe avere difficoltà ad accettare per le due contravvenzioni l'oblazione minima che la legge consente.

PER LE MOTOCICLETTE.

Signor Bitelli, Pontecchio. — Come avrà visto dalla *Rivista* di novembre, il Ministero, in attesa della risoluzione sul ricorso presentato dal Touring contro il decreto sulle motociclette, ha sospeso in provincia di Milano l'applicazione dell'ordinanza prefettizia che fissava alla fine ottobre il termine entro il quale le motociclette si dovessero assoggettare al regolamento degli automobili. Se i motociclisti di codesta provincia lo credono opportuno, inoltrino essi pure ricorso e al Prefetto e al Ministro dei lavori pubblici, perchè vogliano sospendere, anche per la provincia di Bologna, l'applicazione dell'ordinanza prefettizia fino alla decisione del ricorso avanzato dal Touring.

Nella *Rivista* di novembre pubblicai i principali motivi dell'illegalità dell'ordinanza prefettizia. A detti motivi potrà eventualmente riferirsi, qualora loro pure volessero ricorrere contro tale illegalità.

AGENTI ACCERTANTI LA CONTRAVVENZIONE.

Signor avv. Saggiotti, Venezia. — Quanto al merito della contravvenzione, suo figlio, potendo provare l'alibi, sarà certamente assolto. Quanto alla questione di diritto ch'ella vorrebbe sollevare circa la mancanza di facoltà nei cantonieri stradali di elevare le contravvenzioni automobilistiche, parmi abbia torto, giacchè il regolamento per la circolazione degli automobili si riferisce, per ciò che riguarda l'accertamento delle contravvenzioni, al regolamento di polizia stradale del 10 marzo 1881, titolo III, capo II, a norma del quale anche i cantonieri stradali, per quanto investiti delle più umili funzioni, possono elevare contravvenzioni. Sarà umiliante, ma è legale. Pur troppo è proprio così, gli automobilisti sono in certo qual modo alla mercè di modesti agenti, ai quali l'avidità del lucro inerente alla partecipazione alla multa può far zelo sino a spingerli a vedere contravvenzione dove non havvi che il rispetto alla legge.

PROCEDIMENTO.

Signor Vercellone, Torino. — Presentandosi all'udienza, ella dovrebbe munirsi di prove che non ha mai avuto meccanici alle sue dipendenze, e per questo non le sarà difficile trovare fra le sue conoscenze chi lo possa affermare. In seguito, esclusa dallo stesso agente verbalizzante la sua responsabilità diretta, perchè ella non si trovava sull'automobile, esclusa dalle prove che lei fornirà, la responsabilità di cui all'articolo 60 codice penale, data per di più l'assoluta mancanza nel verbale di contravvenzione di circostanze e dati atti a qualificarla, crediamo dovrà il giudice assolvere.

VETTURALI.

Signor Conti, Livorno. — Pur troppo non solo nella sua provincia, è generale da parte di vetturali e carrettieri l'uso di percorrere le strade di notte senza fanale, e siamo del suo parere; essi sono fra i più peggiori nemici dell'automobilismo. Eppure la legge parla chiaro: « Nessun carro potrà circolare in tempo di notte senza essere provvisto di un lume acceso. Le vetture pubbliche e private dovranno essere illuminate mediante almeno un fanale o lanterna » (articolo 37 del regolamento di polizia stradale 10 marzo 1881). Gli agenti incaricati dell'osservanza di tale regolamento sono numerosi (articolo 56 del regolamento citato): ufficiali del genio civile, ufficiali tecnici delle provincie e dei comuni, agenti giurati della pubblica amministrazione, guardie di pubblica sicurezza, capi cantonieri e cantonieri stradali, in una parola tutti quegli agenti che ogni giorno elevano contravvenzioni a carico degli automobilisti.

OBBLIGHI CONTRATTUALI.

Signor dott. Bracco, Torino. — La richiesta del fabbricante di motociclette, che ella si obblighi ad acquistare da lui anche gli accessori, sotto comminatoria di non consegnarle la merce pattuita, è assolutamente arbitraria e fuor di luogo. Ella avrà certamente regolare ricevuta della somma che ha versato al momento dell'ordinazione e valendosi di questa e delle altre eventuali prove circa il contratto della vendita della semplice motocicletta, potrà costringere il meccanico ad adempiere gli obblighi che si è assunti, o nella peggiore ipotesi citarlo per rifusione dei danni, che il ritardo o il rifiuto alla consegna le avrà causati.

VICENZA.

Signor Alvise Conte, Schio. — Certamente l'ordinanza del municipio di Vicenza, se estesa a tutto il territorio della città, è illegale e arbitraria. Se i consoci di costì intendono presentare regolare ricorso, si rivolgano al loro egregio Console o anche direttamente a noi, ma in tal caso la interessiamo a farci avere copia autentica dell'ordinanza in questione, perchè in base ad essa possiamo stendere regolare ricorso all'Autorità competente.

CERTIFICATI E RUOLI.

Signor Di Bassecourt, Covolo di Piave. — La targhetta può essere cambiata da qualunque ufficio metrico del regno, così come da qualunque ufficio può essere applicata. Rinviare il ciclista al luogo di sua nascita è assurdità e come tale davvero mi riesce incomprensibile. Non condivido poi il di lei avviso, per quanto sostenuto da varie Intendenze di finanza, che richiedasi certificati del sindaco. Nessun certificato richiedesi per l'applicazione e il cambio della targhetta. Unica formalità, e più per cortesia che di diritto, si è, allorquando si inscrive in altro comune la bicicletta, di avvisare con cartolina l'antecedente municipio, perchè venga radiato *il proprio* nome da quei ruoli della tassa ciclistica, se pur tengonsi tali ruoli.

Il Capo consulente legale
AVV. CESARE AGRATI.

Comunicati e notizie del Touring

Deliberazioni del Consiglio.

Nelle sue sedute dello scorso mese di dicembre, il Consiglio direttivo del T. C. I.

CIRCA LA SOPRATASSA PEI SOCI ALL'ESTERO

— *prese atto* dell'esito lusinghiero della missione assunta dal direttore generale comm. Johnson, che recatosi appositamente a Trieste e a Trento ai rispettivi corpi consolari di Trieste e del Trentino, per l'occasione convocati, spiegò le ragioni di indole puramente finanziaria dalle quali era stato indotto il Consiglio a proporre la sopratassa di L. 2 per rimborso di maggiori spese postali, a carico dei soci residenti all'estero. Negli amichevoli banchetti poi offerti dal Direttore Generale ai corpi consolari, si riaffermano reciprocamente i sensi di cordialità e si insistette con piena concordia sull'elevato carattere di italianità del Touring.

PEL REGOLAMENTO AUTOMOBILISTICO

— *prese atto* del Memoriale 29-11-903, che in nome della apposita commissione consigliare (Johnson, Agrati, Guastalla, Riva, Silvestri) il consigliere comm. Silvestri presentò personalmente al Ministero dei lavori pubblici. Il Memoriale contiene i desiderati del T. in riguardo alle modificazioni da introdursi nel Regolamento per la circolazione automobilistica. Ora, essendo risaputo che il ministro on. Tedesco, dopo aver adunato, a mezzo di tre alti funzionari del suo dicastero, alcuni studi sull'argomento, intende interpellare una commissione, a far parte della quale verranno chiamate le rappresentanze di alcuni sodalizi competenti in materia — la Direzione generale del T. manifestò al ministro il proprio compiacimento per tale proposito ed avanzò una proposta intesa a istituire una statistica degli accidenti automobilistici di una qualche gravità in rapporto ai conseguenti infortuni, così da poter più positivamente giudicare gl'inconvenienti cui dà luogo la nuova locomozione.

GLI UFFICI INTERNI

— *delegò* ad una commissione composta dei consiglieri Guasti, Moro e Pressi di studiare, in concorso del capo ufficio, l'adozione della proposta istituzione di una Direzione interna degli uffici d'ordine, e gli eventuali parziali ritocchi ad altri riparti degli uffici interni del T.

RAPPORTI FRA IL CONSIGLIO E I SOCI

— *esaminò* obbiettivamente gli appunti di cui alcuni soci di Milano fecero oggetto di comunicato ai giornali locali. Esse riguardavano: 1° la propugnata reintegrazione del Consolato per Milano; 2° la richiesta di annullamento dell'ultima votazione a *referendum* per aumentare le quote annuali e vitalizie ai soci residenti all'estero, perchè non fatta a termini dell'art. 48 dello Statuto sociale e perchè si teme che l'aumento proposto occasioni la defezione di molti soci del T. residenti all'estero; 3° il ritorno della *Rivista* ad essere più apertamente organo informativo delle deliberazioni del Consiglio; 4° la presentazione di bilanci annuali più dettagliati.

Il Consiglio, premesso che per qualsiasi richiesta di schiarimenti, la Direzione Generale e per essa il dipendente personale si tennero sempre a disposizione dei soci, i quali se ne valsero largamente, osserva:

sul primo punto, che anni addietro e per ragioni evidenti di opportuna semplificazione, le funzioni consolari in Milano furono affidate al Consolato generale presso la Sede Centrale, che ivi di fatto funzionò sempre largamente, a servizio dei soci di Milano o di passaggio, per tutte le mansioni di spettanza del Consolato locale. L'unica funzione che non si esplicò che a lontani intervalli, fu quella delle passeggiate collettive, e ciò perchè l'esperienza le aveva quasi totalmente fatte abbandonare dai Consoli di Milano perchè esse andavano ormai quasi del tutto deserte. Le stesse società locali, che pure hanno maggiore omogeneità di elementi, si trovano nelle stesse condizioni e ciò accade principalmente per il fatto che la diffusione di notizie di ogni genere, e Guide, e Carte ottenute dal Touring, ha rese abituali e facili le escursioni individuali o di piccoli gruppi di amici, senza bisogno di sussidiarie organizzazioni ufficiali. Del resto, dell'opportunità di un Consolato a Milano, il Consiglio si occuperà nuovamente.

Circa il desiderato ufficio di informazioni ai soci, per viaggi e simili, il Consiglio conferma il proprio proposito di dare all'ufficio stesso forma più determinata e maggiore importanza, non appena l'imminente trasloco nei nuovi locali, permetterà (ciò che è impossibile nella ristretta sede attuale) di dedicarvi lo spazio necessario. Però avverte che, limitatamente ai maggiori bisogni, e mercè la buona volontà di alcuni Consiglieri per la parte più difficile, nel fatto i soci e specialmente gli stranieri ascritti alle società confederate, da tempo trovano notevole appoggio di informazioni, per itinerari e notizie tecniche, come risulta dall'ampia corrispondenza mantenuta in merito.

sul secondo punto: che è da ritenersi senza fondamento di ragione la richiesta di annullamento della votazione a *referendum* indetta con circolare 1° novembre ai soci convocati in assemblea generale straordinaria, giacchè la convocazione venne fatta a termini dell'art. 48 dello Statuto sociale, ed anche all'art. 38, il quale esplicitamente consente che *le assemblee generali straordinarie possano essere indette esclusivamente per corrispondenza* (come nel caso in parola) *quando gli oggetti posti all'ordine del giorno lo permetteranno, e ciò a criterio del Consiglio.* Quanto al merito e alla opportunità della modificazione statutaria proposta e sottoposta al suffragio dei soci, dopo che il Consiglio ha spiegato ampiamente i motivi che lo indussero a far la proposta, restano giudici competenti i soci tutti chiamati a pronunciarsi con la scheda;

sul terzo punto: che le deliberazioni del Consiglio direttivo vengono da tempo sempre annunciate nella *Rivista del T.* quando siano tali da interessare la generalità dei soci, e annunciate in quella forma più concisa che pare meglio conveniente per far posto alle crescenti materie di cui la *Rivista* stessa deve occuparsi per riuscire utile e dilettevole, od a speciali articoli illustrativi dell'azione sociale, la cui forma contribuisce a rendere la *Rivista* lettura più gradita e di intonazione meno burocratica. I criteri sull'ampiezza di quelle comunicazioni potranno tuttavia pur sempre mutare, per riguardo ai soci i cui desiderati si possa intuire che siano largamente condivisi;

sul quarto punto: che i bilanci annuali cui si fa appunto di essere enigmatici e non dettagliati, sono redatti dal Consiglio in concorso dei tre sindaci, in quella forma consueta che si giudicò quanto più è possibile chiara e comprensiva, conforme alle regole contabili, e che è illustrata dalla annessa relazione dei sindaci, e ampiamente da quella della Direzione.

La rappresentanza centrale del T. è sempre disposta ad accogliere e vagliare con sincera deferenza le concrete proposte che pervengano dalle migliaia di soci sparsi in ogni regione d'Italia e in cento e cento punti dell'estero; ma non può recare meraviglia se spesso il Consiglio fra tantissime proposte diverse e talora contraddicentisi, non può colle proprie deliberazioni accontentare i desideri di ciascuno.

RIORDINAMENTO DEI DEPOSITI BENZINA E LUBRIFICANTI

— in vista della prossima scadenza (31-3-904) del contratto con la ditta Zini, Cortesi e Berni, per la fornitura della Touringbenzina, e con la ditta E. Reinach per la fornitura degli oli e grassi per lubrificazione — *autorizzò* la Direzione generale a sostituire all'attuale organizzazione del servizio, un ordinamento diverso a base di " affiliamenti ", ritenuto che gli stessi dovranno concludersi, in massima, secondo i criteri e le condizioni enunciate nella relazione del consigliere Guastalla, e riferite riassuntivamente a pag. 30 della presente *Rivista*.

PEL CONGRESSO INTERNAZ. AUTOMOBILISTICO 1905

— *prese atto* dei mutati accordi conclusi a Parigi dal consigliere Agrati, all'uopo espressamente delegato dalla Direzione generale, per ciò che riguarda l'organizzazione del III Congresso internazionale automobilistico, che pur restando fissato pel 1905 a Milano, non avverrà per esclusiva iniziativa e col patrocinio dell'Automobile Club di Francia, ma per iniziativa del Touring Club Italiano e col concorso dell'Automobile Club Italiano in Milano e degli altri Clubs automobilistici aderenti.

MOSTRE DEL T. A TORINO, BRESCIA, BOLOGNA

— *stanziò* la somma occorrente per l'ordinamento delle Mostre del Touring nel Salon automobilistico di Torino (2-5-21 febbraio 1904), all'Esposizione regionale di Brescia (giugno - settembre 1904) e all'Esposizione industriale di materiale turistico che si organizza a Bologna per iniziativa di quel Consolato del Touring (maggio 1904).

SEGNAVIE ALPINE

— *prese cognizione* dei risultati della campagna organizzata dalla Federazione Prealpina per segnalazioni a minio dei sentieri montani, e vivamente compiacendosi di quella iniziativa che agevola il turismo alpino, ed esprimendo il desiderio che venga proseguita e perfezionata col profferto appoggio del T.: *deliberò* — di assegnare a mezzo della Federazione Prealpina alla Presidenza della "Mediolanum femminile" ed ai signori Alfredo Bellini, Cesare Morlacchi, Aquilino Verga e Paolo Caimi — soci della F. P., che hanno eseguito i segnavie e ne hanno dato relazione giudicata commendevole — una medaglia d'argento di benemerenza; di stampare in opuscolini, a spese del T., le Memorie relative alla suaccennate segnalazioni.

L'approvazione di modificazioni statutarie.

Milano, 26 dicembre 1903.

« Oggi alle ore 10 dai sottoscritti sindaci, in unione di « alcuni membri del Consiglio Direttivo e a consoci, in « esito all'Assemblea Generale straordinaria del soci, con « circolare 1° novembre annessa alla *Rivista* di quel mese e « convocata esclusivamente per corrispondenza, a termine « degli articoli 30, 38, 48 dello Statuto, per la votazione « aperta il 15 novembre u. s. e chiusa ieri 25 dicembre « in merito *a modificazioni da introdursi nello Statuto sociale*, « aperta l'urna contenente le schede nel frattempo perve- « nute, vennero queste riscontrate in numero di 3012.

« La votazione è quindi, a termine dell'articolo 48 dello « Statuto, dichiarata valida nei riguardi del numero legale, « avendovi partecipato più di 1000 soci.

« Procedutosi poscia allo scrutinio, questo diede il se- « guente risultato:

« Schede approvanti le proposte modificazioni allo Statuto . . . . n. 2751

« Schede non approvanti le proposte modificazioni allo Statuto . . . » 261

« Si proclamano quindi approvate le modificazioni se- « condo il testo proposto dal Consiglio Direttivo negli « articoli portanti i numeri 5, 7, 9, 51 (aggiunto) e 52 « (aggiunto).

« In fede - firmati i sindaci:

« Rag. Gino Turrini
« Rag. Attilio Soffredi
« Rag. Romeo Riva ».

In giro per l'Italia.

Notiamo, a titolo di cronaca, e per chi non lo sapesse, che l'attività dei membri del Consiglio non si limita a ciò che essi operano in ufficio. Per non citare che qualche caso, e per limitarci ai due ultimi mesi, ricordiamo che il direttore generale fu a Trieste ed a Trento (e sarebbe andato anche a Lugano se non fosse stato in questi giorni trattenuto da malattia), per spiegare a quei Consolati il concetto che mosse la Direzione a proporre l'aumento delle spese postali pei soci all'estero; che il caposezione legale avvocato Cesare Agrati fu due volte a Parigi per il congresso automobilistico del 1905 e per l'Esposizione degli automobili e biciclette del 1905, che dal Comitato generale della Esposizione fu in tanta parte appoggiata al Touring; che il caposezione strade fu a Firenze per la carta della Lombardia, e in Calabria e Basilicata per questioni stradali e rilievi per le prossime Guide di quelle regioni; che il predetto cav. Bertarelli, coi colleghi comm. Silvestri e ingegner Binda, fu nel Novarese per studiare lo stato delle strade; che il consigliere comm. Giovanni Silvestri fu a Roma a presentare al ministro dei lavori pubblici il contributo del Touring alle modificazioni del regolamento per la circolazione automobilistica; che il vicedirettore generale ingegner Alberto Riva (insieme coi delegati dott. Candiani ed arch. Broggi) fu a Como ed a Roma per cooperare al lavoro dell'Associazione nazionale per il concorso dei forestieri.

La nuova organizzazione

che il Touring dà ai suoi depositi di benzina e lubrificanti per l'automobilismo.

Quando il Touring nella primavera del 1902 stabilì l'attuale rete di depositi di benzina e di lubrificanti per automobili, l'approvigionamento di questi *generi di prima necessità* riusciva assai gravosa: benzina spesso antigienica... pei motori, quasi sempre costosissima: più facile trovare negozianti senza benzina che benzina senza difetti.

Quella prima organizzazione di posti di rifornimento e l'offerta sul mercato dei lubrificanti della ditta E. Reinach, e di un buon tipo del ricercato idrocarburo che sotto il nome di *touringbenzina* in breve si accreditò, grazie alle cure assidue del Touring e della fornitrice ditta Zini, Cortesi e Berni di Milano, contribuirono non poco allo sviluppo rapido dell'automobilismo italiano; e agevolarono specialmente l'adozione in larga misura delle motociclette.

Indubbiamente i depositi del Touring famigliarizzano col prezioso idrocarburo molti negozianti cui esso appariva piuttosto una fonte di pericolo che di guadagno: lo stadio di depositario costituì, in certo qual modo, il tirocinio del venditore.

Ma dal 1902 ad oggi le condizioni di cose si sono andate rapidamente e radicalmente mutando; questo fatto da cui non va disgiunta la constatazione di qualche difetto verificatosi nell'ordinamento dell'importante servizio creato dal Touring, suggerì a questo un ordinamento nuovo, ed ecco come venne ideato e come sarà prossimamente applicato.

Si tratta di scegliere in ogni località, ove occorra assumere un posto di rifornimento, uno o più negozianti ed affigliarli al T.

Il venditore di benzina, lubrificanti, ecc., affiliato, verrà in questa sua qualità indicato e raccomandato ai soci nell'*Annuario*, ed eventualmente in altre pubblicazioni, nonchè mediante apposita placca; contemporamente si esigeranno da lui alcune garanzie, nell'interesse del buon andamento del servizio.

L'affiliato sarà libero di provvedersi di benzina nel modo che ritiene più conveniente, purchè essa, come qualità, risulti conforme al tipo od ai tipi stabiliti dal Touring, e, in fatto di quantità, la scorta del magazzino affiliato non scenda mai sotto un *minimum*, convenientemente stabilito d'accordo col Touring.

L'affiliato dovrà:

a) obbligarsi a non vendere ai soci ad un prezzo che superi un *maximum* fissato, d'accordo col Touring, in base alle condizioni e al consumo locali;

b) pur vendendo benzina sciolta, tenere a disposizione dei soci ed ai prezzi fissati d'accordo col Touring, alcuni bidoni da riempirsi a cura dell'affiliato, nonchè un imbuto con reticella per il travaso della benzina;

c) tenere a disposizione degli acquirenti una bilancia, un termometro-densimetro fornito e bollato dal Touring, ed un libro ove gli acquirenti possano esprimere la loro soddisfazione o le loro lagnanze;

d) vendere almeno uno dei tipi di lubrificanti e carburi approvati dal Touring ai prezzi fissati d'accordo col Touring;

e) prendere le disposizioni opportune perchè anche nei giorni festivi il servizio non venga totalmente sospeso;

f) applicare all'esterno dell'esercizio la placca di affiliamento del Touring alle condizioni attualmente in vigore.

Gli affiliati verranno scelti a preferenza tra i soci del Touring, e, possibilmente, tra gli attuali depositari.

Per tal modo, dunque, le garanzie che in fatto di quantità e qualità di benzina si ottengono presentemente mediante la piombatura dei bidoni, verrebbero ad essere sostituite da rigorose garanzie di serietà commerciale degli affiliati, i quali, più liberi nell'approvvigionamento, potranno tenersi più facilmente riforniti e vendere a prezzi generalmente più miti che saranno la giusta risultante delle condizioni locali. D'altronde: la verifica della qualità e quantità della benzina riesce assai facile, perchè basata su dati di fatto molto semplici. Ogni acquirente ha il mezzo di eseguirla e di far risultare eventualmente le sue lagnanze, e potrà

rivolgersi al Console nonchè ad altri soci del luogo, specialmente designati all'uopo, per far constatare qualunque grave insufficienza del servizio. Le persone suaccennate, e specialmente gli impiegati viaggianti del Touring, saranno incaricati della vigilanza generale sull'andamento del servizio. Per il controllo il Touring si varrà anche del concorso di alcuni tra i soci automobilisti, scelti fra i più fidati e competenti, che percorrano frequentemente una data regione.

Si può esser certi che il suesposto sistema di affiliamento favorirà l'apertura di molti nuovi posti di rifornimento, ma ovunque questi risultassero necessari e non si potesse provvedere mediante affiliamento il Touring provvederà con depositi propri. Sifffatti depositi tuttavia saranno pochi, perchè l'affluenza delle domande di affiliamento lascia bene sperare che non occorrerà questo provvedimento che in rarissimi casi.

Così il Touring, che da solo provvide ad una prima ed efficace organizzazione nazionale del rifornimento della benzina e dei lubrificanti per l'automobilismo, ora intende a meglio irretire di depositi il Paese, con un ordinamento più corrispondente alla libertà commerciale e all'ognor crescente sviluppo dell'automobilismo il quale sarà anche favorito dalla prossima diminuzione del prezzo della benzina, per effetto del minor dazio sul petrolio, annunziato dal nuovo ministro del tesoro on. Luzzatti.

Per il buon esito dell'azione già bene avviata nell'interesse generale del turismo, ma più specialmente a vantaggio dei soci del Touring, la Direzione generale si tien sicura dell'appoggio e coad uvazione cortese e premurosa dei soci stessi e particolarmente dei Consoli.

SEZIONE MEDICA

MEDICI DEL T. C. I.

Undecimo elenco pel biennio 1903-1904
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio

Arezzo	Nucci dott. Enrico, via G. Monaco, 25
Chiaravalle d'Ancona	Bellucci dott. Oreste
Varese	Zanotti dott. Enrico, piazza Beccaria, 4

CONSOLATO

UNDECIMO ELENCO CONSOLARE

per il biennio 1903-1904
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

ITALIA.

Alzano Maggiore	Franzi Mario
Cernusco sul Naviglio . . .	Visconti di Saliceto conte Alfonso
Chiavari	Monteverde Luigi
Chieti	Massangioli Carlo
Firenze	Giardi Guglielmo
«	Pizzini magg. Giulio
Manoppello	Ferrara Alfredo
Massafra	Mastrobuono Luigi
S. Daniele Friuli . .	Gobbato Luigi
S. Pietro in Vincoli	Bertini Vincenzo
Stradella	Bonafede rag. Vincenzo

ESTERO.

Dignano (Istria) . . .	Bernardelli Livio
Praga (Boemia) . . .	Romanin Aldo
Santiago (Chili)	Banchieri Enrico

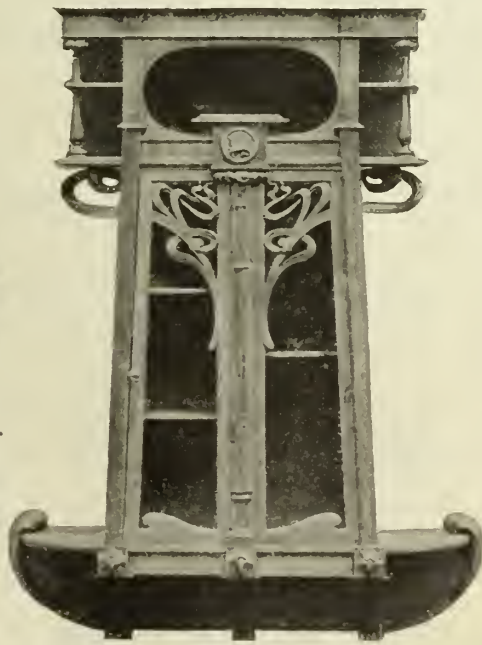
CONSULENTI LEGALI

NOMINE A CONSULENTI.

bel biennio 1903-1004.
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Bologna	Stoppato avv. Alessandro, via S. Vitale, 27
Gemona	Nais avv. Luigi
Genova	Sacco avv. Cesare Carlo, via Roma, 3
Mantova	Pezzi avv. Elleno, via Cavour, 33
Palermo	Giardina avv. Stefano, via Bontivegna, 16
Trieste	Pincherle avv. Emilio, via Acquedotto, 20
Zara	Milcovich avv. Lodovico, via Larga

Mobiletti Touring.

Per soddisfare alle richieste che ci veniva da parte di parecchi soci che desideravano dei mobiletti più grandi dei

Mod. N. 4. Mod. N. 5. Mod. N. 6.

tre attuali modelli e allo stesso di un'importanza artistica e... finanziaria maggiore ne abbiamo fatto costruire altri tre tipi dei quali presentiamo la figura.

Modello N° 4. — Stile Luigi XV — assai elegante — tinteggiato noce riccamente intagliato con cristallo sagomato e molato; larghezza cm. 0,60 altezza un metro, sporgenza cm. 20. Prezzo . . . . L. 45

Modello N° 5. — Stile Liberty, molto originale ed elegante tinteggiato noce chiaro. In alto un apposito spazio pei profili o pel deposito delle pubblicazioni più consultate; larghezza cm. 67, altezza 88, sporgenza cm. 19. Prezzo . . . . L. 45

Modello N° 6. — Stile Liberty, modello sobrio elegante e riuscito tinteggiato noce chiaro. In alto speciali divisioni del deposito delle Guide o annuari più consultati. In basso, un cassetto per la custodia delle minuterie; larghezza cm. 65, altezza un metro, sporgenza cm. 19. Prezzo. . . . . L. 48

Importante. — I prezzi suindicati sono stabiliti con porti a domicilio in Milano. Le spedizioni fuori di Milano si eseguiscono solo in seguito a rimessa anticipata dal prezzo aumentato di L. 2 per l'imballaggio.

Le spese di spedizione sono caricate in assegno.

Guida della Lombardia.

Della nuova edizione della *Guida della Lombardia* parliamo in altra parte di questo numero.

La sottoscrizione procede assai bene.

L'Istituto Geografico Militare sta lavorando alacremente alla compilazione della carta, nella quale devono venire introdotti ben 10000 numeri di riferimento; ma il lavoro non potrà essere compiuto che fra qualche tempo; e perciò la sottoscrizione, che doveva essere chiusa il 15 gennaio, resterà aperta sino a che la guida sarà pronta.

Annuario 1904.

Noi desideriamo e speriamo di distribuire l'*Annuario 1904* entro marzo, od al più tardi entro la prima metà del prossimo aprile; ma per raggiungere tale scopo ci occorre assolutamente che quanti non hanno ancora risposto al questionario loro inviato, lo facciano al più presto.

Preghiamo adunque i nostri egregi amici di usare in proposito la massima sollecitudine.

Alberghi affiliati al T. [1]

Decimoquinto Elenco

(*Vedi il Decimoquarto nella* Rivista *di dicembre*).

ACQUI (Bagni) — *Alb. Italia,* cat. *C* — cam. verso strada 2, interne 1,50; pasti 0,60 - 1,50 - 2,50. Ristorante con lista coi prezzi. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 4 automobili.

AOSTA — *Alb. della Corona,* cat. *B* — cam. verso strada 3, a due letti 5, interne 2; pasti 1,50 - 3 - 4. Ristorante con lista senza prezzi. Per il personale di servizio cam. 1,50 pensione completa 6. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 10 automobili.

CANNERO (Lago Maggiore) — *Alb. Italia,* cat. *B* — cam. verso il lago 2, a due letti 3,50, interne 1,50, a due letti 2,50; pasti 0,80 - 2,50 - 3,50. Ristorante senza lista. Per il personale di servizio cam. 1, pensione completa 5. I prezzi indicati s'intendono netti di sconto. Rimessa per 2 automobili. Bagni e doccie nell'albergo.

CANNOBIO (Lago Maggiore) — *Alb. Cannobio e Savoie,* cat. *B* — cam. verso il lago I p. 2, II p. 1,50, interne III p. 1; pasti 1 - 2,50 - 3,50. Ristorante senza lista coi prezzi. Per il personale di servizio cam. 1, pensione completa 5. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 4 automobili.

CARATE LARIO — *Alb. Lario,* cat. *C* — cam. verso il lago 1,50, interne 1,25 (prezzo netto di sconto); pasti 0,60 - 2,30 - 3,50. Ristorante con lista coi prezzi. Sconto 10 per cento sulle consumazioni di ristorante. Rimessa per 2 automobili; rifornimento di forza elettrica.

CERNOBBIO — *Alb. Regina Olga,* cat. *B* — cam. I p. 3, II e III p. 2; pasti 1,25 - 2,50 - 3,50. Per il personale di servizio cam. 1,50, pensione completa 5. Prezzi netti di sconto. Ristorante con lista coi prezzi; su questi sconto 10 per cento. Rimessa per 4 automobili.

Alb. Ristorante della Stella, cat. *C* — cam. verso strada 1,50, a due letti 2.75; interne 1,40, a due letti 2,50; pasti 0,80 - 2 - 3. Ristorante con lista coi prezzi. Per il personale di servizio cam. 1,25, pensione completa 5. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 3 automobili.

COURMAYEUR — *Hôtel Union,* cat. *B* — cam. verso la montagna 3, interne 2,50; pasti 1,25 - 2,50 - 4,50 (prezzi netti di sconto). Ristorante con lista senza prezzi; sui pasti alla carta sconto 5 per cento. — Per il personale di servizio pensione 6. Pensione completa pei signori soci da 8 a 9. Rimessa per 2 automobili.

Alb. Savoie, cat. *C* — cam. verso la montagna 2, interne 1,50; pasti 0,60 - 2,50 - 3. Ristorante con lista coi prezzi. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 2 automobili. Deposito di Touringbenzina.

[1] Le indicazioni col numero romano indicano i piani degli alberghi, quelle coi numeri arabi, i vari prezzi per i singoli piani.

Sotto la denominazione di pasti s'intendona il caffè e latte completo, colazione e il pranzo; nei prezzi indicati è sempre compreso il vino.

LANZO D'INTELVI — *Hôtel Belvedere,* cat. *A* — cam. prezzo unico 5; pasti 1,50 - 3,50 - 5. Ristorante con lista coi prezzi. Per il personale di servizio cam. 3, pensione completa 7. Sconto 10 per cento sul conto totale. Pensione per non meno di 5 giorni L. 12 (netto di sconto). Rimessa per 4 automobili.

PISA — *Alb. Nettuno,* cat. *B* — cam. prezzo unico 2,50 (netto di sconto); pasti 1 - 2,50 - 3,50. Ristorante con lista coi prezzi. Per il personale di servizio cam. 1,50. Pensione completa 6. Sconto 10 per cento sui prezzi di ristorante, escluso quello dell'alloggio. Rimessa per 4 automobili. Bagni e doccie nell'albergo.

S. MARGHERITA LIGURE — *Alb. Metropole,* cat. *B* — cam. p. terr. 2,50, I p. 3, II p. 2,50, a due letti p. terr. 4, I p. 5, II p. 4; pasti 1,50 - 2,50 - 4. Ristorante con lista senza prezzi. Per il personale di servizio cam. 1,75, pensione completa 6. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 4 automobili.

SIRMIONE (Lago di Garda) — *Alb. Sirmione,* cat. *C* — camera I p. 2, a due letti 3, II p. 1,50, a due letti 2,50; pasti 0,70 - 2,50 - 3. Ristorante con lista senza prezzi. Per il personale di servizio cam. 1,25. Rimessa per 5 automobili.

UDINE — *Alb. d'Italia,* cat. *B* — cam. verso strada I p. 3, II p. 2,50, III p. 1,50, interne I p. 2,50, II p. 2, III p. 1,50; pasti 1,25 e servizio di ristorante a qualunque ora. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 3 automobili.

Meccanici del T. C. I.

Nono elenco.

SECONDA CATEGORIA.

Bagni Montecatini . . .	Arrigoni Guglielmo, corso Roma, 15
Bordighera	Pessano Giuseppe, corso Vittorio Emanuele
Rubiera	Iori Agostino, via Emilia
Treviso	Guzzoni Antonio, via Vittorio Emanuele
,, ...	Ziliotto Giuseppe, via Vittorio Emanuele

Secondo elenco dei soci quinquennali.

Pubblichiamo il secondo elenco dei suci quinquennali, che vanno aumentando in grado veramente confortante.

Di questo aumento, che continua ogni giorno, il Consiglio è assai soddisfatto, sia perchè ciò dimostra la sempre crescente fiducia dei soci nel properso vitale del sodalizio, sia perchè dà al Consiglio la possibilità di concepire il suo programma con sempre maggiore sicurezza sul futuro.

Molti ci chiedono se chi ha già pagata la quota 1904 può diventar socio quinquennale. Rispondiamo di sì. Chi ha già pagato la quota di L. 6 o L. 8 per il 1904 mandi altre L. 24 o L. 32 (se residente all'estero) e sarà socio quinquennale, e nulla più avrà da pagare sino a tutto il 1908.

Ecco intanto il secondo elenco, che pubblichiamo colla certezza che i soci dei quali qni diamo i nomi troveranno numerosi imitatori.

Adami cav. Giuseppe, Bologna — Adami Dolara Egle, Bologna — Ajmone cav. Ferdinando, Roma — Alemani P. Emilio, Milano — Alewyn G. Emilio, Pallanza — Alliand Pietro, Pinerolo — Allisiardi Silvio, Torino — Angeletti geom. Giuseppe, Ozieri — Antonelli d'Oulx ing. C., Torino — Battaglia cav. Sebastiano, Castiglione Stiviere — Berner ing. Guglielmo, Piedimonte d'Alife — Bernini avv. Cesare, Novara — Besso Salvatore, Roma — Bettini Fulvio, Badia Polesine — Bianchedi Enrico, Parma, — Bini Francesco, Massa Marittima — Biraghi Michele, S. Pietro Seveso — Bocca Michele, Biella — Bompadre Guglielmo, Milano — Bompard dott. Pietro, Ognina — Bonelli nob. R., Casalmaggiore — Bonnet Augusto, Cuorguè — Bonsignori nob. Nicolò, Siena — Borelli Francesco, Bologna — Borelli geom. Giosafatte, Napoli — Borsatti Antonio, Padova — Bosatta rag. Filippo, Milano — Botto Filippo, Mondovi — Bracchi Giuseppe, Milano — Braga Carlo, Milano — Brigo Gino, Bastia di Rovolon — Brunati ing. Piero, Milano — Bussa Giovanni, Torino — Cacace Camillo, Napoli, — Calamai Egisto, Pistoia — Cantono Giorgio, Andorno Cacciorna — Cardon avv. Felice, Roma — Carpineto ing G. B., Genova — Casanova ten. Leonardo, La Maddalena — Castelnuovo cap. March. Teodoro, Palermo — Cavallotti Nino, Lodi — Centofanti Ulisse, Bologna — Ceriana cav. ing. Arturo, Torino — Ceriani avv. Alessandro, Brescia — Cioja conte Vincenzo, Martellago — Clementi dott. Giuseppe, Schio — Coggiatti Gaetano, Roma — Combe G., Messina — Conte Alberto, Genova — Conte Alvise, Schio — Corda Eugenio, Milano — Costazenoglio Olivari Antonietta, Genova — Craveri Giuliano, Torino — Cravero Giuseppe, Torino — Crespi dott. Alfredo, Menaggio — Crocini cav. uff. Enrico, Siena — Croisier Luigi, Firenze —

Daccò Luigi, Frontignano — Dallari dott. Vittorio, Maranello — Dall'Armi Fausto, Montebelluna — Dal Torso Alessandro, Udine — Dasso ing. Luigi, Pontedecimo — Dell'Acqua Alfonso, Rovellasca — Del Negro Rino, Portogruaro — Della Torre dott. C. E., S. Gimignano — De Marchi Evaristo, Trino Vercell. — De Riva nob. Andrea, Lonato — Di Carlo avv. Basilio, Avezzano — Dose Achille, Venezia — Dufour Berthe march. Rita, Firenze — Erba Giuseppe, Genova — Fabbi prof. Fabio, Firenze — Fabbrini Alessandro, Bologna — Fanfani Odoardo, Roma — Farinetti Rafaello, Torino — Federici Antonio, Lovere — Feliziani Mariano, Foggia — Ferrati ing. Edgardo, Castellamare Stabia — Filippa Carlo, Torino — Fiorini Raimondi, Palazzolo Veronese — Fossati Giuseppe, Vigevano — Fournier Alberto, Genova — Franchi avv. Giacomo, Pavia — Frova avv. Carlo Felice, Torino — Galbiati Guido, Milano — Galli cav. Cap. Muzio, Parma — Gambini ing. Davide, Pavia — Gandolfo Achille, Torino — Gargallo dei Marchesi di Castellentini march. Filippo, Firenze — Gellera Pietro, Ossago — Gentilini ing. Camillo, Fiesole — Gerardi avv. Giulio, Giaveno — Gessaga Adolfo, Genova — Ghirardi dott. Attilio, Mariano Comense — Giambastiani ing. Emilio, Agnano — Giannotti bar. Romano, Torino — Gianoglio Eugenio, Torino — Giordano Lorenzo, Torino — Giovacchini Rosati nob Rinaldo, Firenze — Giussani Carlo, Milano — Gloria conte Giuseppe, Torino — Hahnel Max, Torino — Helfferich Walter, Genova — Imbrico Ulrico, Lecce — Inghini Camillo, Milano — Inguaggiato Giovanni, Palermo — Ivaldi avv. Alberto, Torino — Kaufmann Vittorio, Occhieppo Inferiore — Konter C. G., Napoli — Lagomarsino prof. Lorenzo, Genova — Lavaggi rag. Vincenzo, Genova —Lavagnino Ettore, Genova — Leidi Carlo, Milano — Leonarduzzi Carlo, Milano — Levi dott. Ernesto, Torino — Lievre Edmondo, Genova — Limonta dott. Giovanni, Bergamo — Lorenzoni Antonio, Noventa Padovana — Luciano G. B., Roma — Lucini Emilio, Tirano — Magrini Angelo, Forte de' Marmi — Maligher Arturo, Roma — Malvolti nob. cav. Angelo, Conegliano — Manfrin cap. Aristide, Milano — Marangoni Vittorio, Scaldasole — Mercatili conte dott. Luigi, Ascoli Piceno — Marchetti di Miraglio conte Alberto, Torino — Marchini Vittorio, Busto Arsizio — Marconi Ferruccio, Pedaso — Marcuco di Moriondo E., Livorno — Marson A., Alassio — Martini G. B., Demonte — Marzotto Gaetano, Valdagno — Marzotto V. C., Valdagno — Matossi dott. Arturo, Torino — Melli Achille, Milano — Merli Riccardo, Ascoli Piceno — Miari ing. Matteo, Parma — Minardi Tommaso, Faenza — Mochiwinchel Teodoro, Milano — Montaûto Barbolani conte Guido, S. Gervasio presso la Rotta (Pisa) — Montù prof. Carlo, Napoli — Morelli ing. Giovanni, Aldaredo Arnaboldi — Morganti Mariano, Perugia — Moroni agostino, Lesa — Niccolini dott. Pietro, Ferrara — Norsa ing. Giuseppe, Padova, — Onesti Giuseppe, Genova — Oreffice ing. Michele, Venezia — Padulli conte Luigi, Cabiate — Paglia cav. uff. Calisto, Bovino — Panfido Carlo, Venezia —

(Rimandiamo la continuazione al prossimo numero).

Soci benemeriti.

Milano, De Gioanni Guglielmo, Imperiali Guglielmo, Mazzarino Vittorio. — Palermo, Oro Michele. — Trieste, Grandi dott. Luigi. — Torino, Gullino Michele.

Totale al 15 dicembre 1903 N. 624.

Necrologio.

Il 5 dicembre u. s. moriva in Ascoli Piceno il capitano **Carlo Priora**, ottimo ed appassionato socio del Touring, e, nello scorso agosto, attivo e benemerito presidente del comitato per il convegno turistico di Ascoli Piceno.

— Il 15 dicembre u. s. moriva a Comacchio il dott. **Giulio Travaglini**, medico affiliato del Touring.

Alle desolate famiglie le nostre condoglianze.

Elenco dei Candidati

a soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 15 dicembre 1903 al 15 gennaio 1904

Soci vitalizi. (*)

BRESCIA, conte comm. Federico Bettoni, Sindaco di Brescia; conte Camillo Martinoni. — CONEGLIANO, Vittorio Emanuele Vital. — FERRARA, Raoul Pavanelli. — FIRENZE, marchese Carlo Torrigiani; principe Piero Strozzi, Senatore del Regno; conte Mario Gigliucci. — LIVORNO, S. A. R. il principe Fer inando di Savoia. — MILANO, Angelo Daccò; barone Alberto Franchetti. — PAVIA, Costanzo Cazzani. — TORINO, avv. Rodrigo Ubertalli; avv. Alberto Geisser; Giacomo Petiva. — LUGANO, Edoardo Winzeler. — STRASSBURGO, G. B. Gibelli.

Soci annuali che optano pel 1903. (**)

ITALIA.

BRESCIA. — Bettoni conte comm. Federico.
CATANZARO. - *Monteleone*. - Romano Pasquale.
GENOVA. — Calvini avv. Alarioc, Gorrini ragioniere Luigi.
MILANO. — Daccò Angelo, Rurali Giacomo.
NAPOLI. — Riccio Giuseppe.
PALERMO. — De Stefanis Nicola.
ROMA. — Mercuri Lodovico.
TREVISO. *Vazzola*. — Brisotto gem. Carlo.

ESTERO.

Francia.

Lione. — Lumière Augusto, Winckler Charles

Soci annuali che optano pel 1904. (**)

ITALIA.

ALESSANDRIA. — Balì Ubaldo, Balì Vincenzo, Carones Federico, Guerci Carmelo, Longhi Giuseppe, Ponzano Carlo, Roux Matteo, Taverna Giovanni.
Casalmonferrato. — Gario Armando, Lori ragioniere Giovanni, Luria Gino, Poggio Giuseppe.
Villanuova. — Olivazzi Giacinto.
ANCONA. - *Arcevia*. — Borgogelli conte Pier Carlo.
Chiaravalle. — Bellucci dott. Oreste, Cappannini Ernesto, Comandini dott. Pietro, Damadei Mariano, Gareca, rag. Giovanni, Gonzales cav. Enrico Gualerni Enrico, Paolini Cessidio, Sailer dott. Alessandr, Serafini cav. Augusto.
Jesi. — Castelli Luigi.
Loreto. — Colombati Alfredo, Pasquini Giuseppe, Samorini Arnaldo, Santini Leopoldo.
AQUILA. — Bertocchi Gildo, Chiorizia ingegnere Giuseppe, Uffreduzzi geom. Ettore.
Paganica. — Biordi ing. Luigi, Cartellini Antonio.
AREZZO. — Severi Enrico.
Badia a Prataglia. — Mulinacci Orlando.
Rassina. — Mazzoni Pasquale.
BARI. — Wodwárka Avelin.
Acquaviva. — Losito Nicolangelo, Morgese Eustacchio.
Gravina. — Fuentes Salvatore, Majorana Cesare, Savino dott. Pietro.
BERGAMO. — Pigorini ing. Luigi.
Calcio. — Olivari dott. Mario.
Covo. — Ferrari Basilide.
Fontana. — Negrisoli dott. Francesco.
Olmo al Brembo. — Regazzoni Guido.
Romano di Lombardia. — Schivardi Giovanni.
BOLOGNA. — Benetti Francesco, Blum Roberto, Cocchi Luigi, Fabbri Ettore, Landi Giuseppe, Pasqualetto dott. Stefano, Pilla Vittorio, Pizzirani Armando, Rizzoli ingegnere Luigi.
Castel S. Pietro. — Vighi Carlo.
Mezzolara. — Baravelli Giuseppe, Marchesini Roberto.
BRESCIA. — Franchi Luigi, Galbiati Gaetano.
Castelcovati. — Fabeni dott. Stefano.
Chiari. — Cattapani Pietro.
Clusone. — Pogliani Ferruccio.
Çoccaglio. — Pea Romolo.
Gargnano. — Arrigoni Giuseppe.
Orzinuovi. — Pea Giuseppe.
Palazzolo. — Gasparini dott. Federico.
Treponti. — Squassina Giovanni.
CAGLIARI. — Marghinotti Egidio, Marghinotti Luigi.
CALTANISSETTA. — Vaccaro Filippo.
Castrogiovanni. — D'Ayala avv. Saverio.
CATANIA. - *Caltagirone*. — Alessandro Giuseppe, Gueli dott. Salvatore.
Nicosia. — Garigliano Giovanni.
CHIETI. - *Lanciano*. — Del Bello Giuseppe, Lotti Paolino.
Manoppello. — Ferrara Alfredo.
COMO. — Società Anonima „ Funicolare Como-Brunate ".
Cernobbio. — Pirola Giovanni.
Dervio. — Cotta Achille.
Erba. — Valsecchi dott. Francesco.
Galbiate. — Torresani Ermenegildo.
Lecco. — Mazzoleni Battista.
Luino. — Schubert Alfredo.
Morazzone. — Bottelli carlo.
Olgiate Comasco. — Rossi Carlo.
Varenna. — JEANNETTE C. HOLLAND.
Varese. — Comboni Eligio.
CREMONA. - *Crema*. — Natali geom. Enrico
S. Bernardino. — Girbafranti Massimo.
S. Maria Sabbioni. — Guarneri Romeo.

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci Vitalizi pagano una volta tanto Lire **CENTO** se in Italia - Lire **CENTOVENTICINQUE** se all'Estero. — (**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio non ricevendo alcun reclamo contro il candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci invierà al candidato la tessera di riconoscimento.

CUNEO. — Crosti Felice, Tempia ten. Ferdinando.
Alba. — Perletti Gregorio.
Borgo S. Dalmazzo. — Giordanengo dott. Cesare, Scrivano dott. Secondo, Vigna, Taglianti Francesco.
Col di Tenda. — Bertoni ten. Ubaldo, Caracciolo ten. Mario.
Savigliano. — Sapei Vincenzo.
Trinità. — Faconti dott. G. Enea, Ferrua Antonio.
FERRARA. — Buosi conte cav. Giuseppe.
Pontelagoscuro. — Rosa Arturo.
FIRENZE. — Comandolin Ramieri, D'Abrosio comm. Ettore, De Witt Gaetano, Giannotti avv. Giuseppe, Grandi Enea, LABOREL MELINI GINA, Romanelli Omero, Romei Romeo Guido, Sorel Emilio. Sterzi cap. Giuseppe, Ungern Sternberg bar. Grègoire.
Empoli. — Cantini Attilio.
Prato. — Radicchi Gettulio.
FOGGIA. - *Manfredonia.* — Capparelli Vinc.
Pietra Montecorvino. — Montalto Ruggero duca di Tocco.
FORLÌ. - *Savignano di Romagna.* - Semprini Nino.
GENOVA. — Bertora Luigi, Boggiano Eugenio, Brughera Giacomo, De Carlini Umberto, Del Carrit Ignazio, Di Sayssel Maurizio, Lombardo Mario, Marasso Felice, Odetti Lorenzo, Pollastro G. B., Rambaudi Clemente, Tomasini Antonio, Vassallo Riccardo.
Albenga. — Delminio Pietro.
Rivarolo Ligure. — Mansueto Attilio, Piano G.B.
Sampierdarena. — Gherardi Giacomo, Schiappapietra Luigi.
Savona. — Calamaro rag. Francesco, Cheti Emanuele, Fava Giovanni, Sguerzo dott. Tommaso.
Spezia. — Gianoni dott. Francesco, Pons Giorgio, Pons Giulio.
Varazze. — Camogli Giovanni.
GROSSETO. - *Massa Marittima.* — Michelotti Giovanni, Santini Virginio.
LECCE. - *Brindisi.* — Cozzani Giulio, Favia Nicola.
LIVORNO. — Canessa Osvaldo, Spagnoli Orlando, S. A. R. Ferdinando di Savoia.
LUCCA. - *Bagni Montecatini.* — Pucci Angelo, Scalabrini dott. Alberto.
Manduria. — Agresti Luigi.
Viareggio. — Hohenau conte Federico.
MANTOVA — Calessi Virginio, Massarani Giulio.
Castelgoffredo. — Don Giuseppe Ferrari.
Cavriana. — Rosa cav. Luigi.
Medole. — Ceni nob. Adolfo.
Sabbioneta. — Gandini Innocente, Storti Gaiani Aristide.
MASSA CARRARA. - *Carrara.* — Cavallini Umberto, Parducci Giuseppe L.
MESSINA. — De Pasquale Giuseppe, De Pasquale Silvestro.
MILANO. — Alessandrini Giuseppe, Arzoli Arturo, Baj avv. Cesare, Battaglia ing. Carlo, Bertasi Italo, Bonfanti Tito, Bossi Cesare, Bracco ing. G. Battista, Cagliata Amedeo Vittorio, Calderini Annibale, Casnedi Emilio, Cicerino Celeste, Cinotti Guido, D'Antona Enrico, De Albertis Davide, Fiazza Tullio, Fino Giovanni, Fojadelli cav. ingegnere Osvaldo, Franchetti barone Alberto, Frigerio comm. Paolo, Fumagalli rag. Adolfo, Gaffuri Giovanni, Gaviraghi Antonio, Leonarduzzi Carlo, Mantovani Angelo, Marai Ferruccio, Marmieri Cirillo, Meschia Pasquale, Molinari Orfeo, Mottini Enrico, MYLIUS AGNESE, Pagnoni Achille, Pola ragioniere Luigi, Rospini cav. Gian Costanzo, Sardenna Gaetano, Schira Angelo, Scola Gerolamo, Sessa Filippo Maria, Sessa Piero, Tamagni Giovanni, Vaccari Annibale, Vaghi Primo, Viganò dott. Ermete, Zanaboni Piero, Zecchinato Arturo, Zerbi ingegnere Carlo.
Carate Brianza. — Pozzoli Carlo.
Cerenzano. — Comotti dott. Paolo, Marzorati Cesare.
Lodi. — Rossetti geom. Eugenio.
Melegnano. — Clerici Andrea.
Monza. — Rosa Carlo.
S. Rocco al Prato. — Fornaroli dott. Domenico.
Sesto Calende. — Borgazzi rag. Angelo.
MODENA. — Cesari Cesare, Cozzi cav. Emilio, Cugini Luigi, De Maria Edoardo, Faitini cap. Vittorio, Guidotti Giovanni, Marchetti ten. Michele.
Torre Maina. — Manni ing. Giuseppe.
NAPOLI. — Alberti Primo, Cassella Aristide, De Vita Gennaro, Gritti Oscar, Mazza Carlo, Scarpetta Domenico, Zeni ing. Tancredi, Valerio Arturo.
S. Giorgio a Cremano. — Larva ing. Giorgio.
NOVARA. - *Biella.* — De Gioanni Felice, Gambarova Emilio.
Borgomanero. — Airoldi G. Angelo.
Crusinallo. — Pianta Agostino.
Domodossola. — Gentinetta Ernesto.
Pallanza. — Bandi Enrico, Colombo Rodolfo, Cornolo Adriano, Ottolini avv. cav. Eugenio.
Santhià. — Nosetti Clemente.
Varzo. — Peduzzi Teodoro, Zanalda Antonio, Zanalda Eugenio.
PADOVA. — De Rocco Agostino, Grazioli Etelvige, Lovison Silvio Gaetano, Viò Boneto Mameli, Xilo Antonio.
Este. — Stoppani geom. Silvio.
PALERMO. — Battaglia Gaetano, Chianello di Boscogrande cav. Federico, Pesati Alfredo Augusto, Senes Courmês Giorgio.
PARMA. Cazzaniga Donesmondi Luigi, Torrigiani avv. cav. Luigi.
PAVIA. — Magnaghi Enrico.
Bobbio. — Muzio dott. Carlo.
Sartirana. — Avezza Angelo, Cameroni ingegnere Cesare, Cantoni ing. Luigi Alessandro, Signone Giovanni.
Vigevano. — Bocca Giovanni, Bonanomi Mario, Gagliardone Celeste, Giulini Ettore.
PERUGIA. — Giordano Giuseppe, Mereghi march. Giulio.
Gubbio. — Zoppis Pietro.
PIACENZA. - *Fiorenzuola d'Arda.* — Mutti dottore Amerigo.
Rieti. — Bellucci Wladimiro.
PISA. — Micheli Luigi.
POTENZA. - *Brienza.* — Collazzi avv. Arturo.
RAVENNA. — Camera di Commercio.
Cotignola. — Roi Giovanni.
REGGIO EMILIA. - *Carpineti.* — Silvi, Corbelli Piero.
Guastalla. — Spinosi avv. Pietro.
Rubiera. — Barbieri Giovanni, Cerretti Francesco, Cornia Vitale, Geminiani Edgardo, Pattaccini dott. Roberto, Salvardi rag. Narciso, Siccardi prof. Paolo, Stander Giuseppe, Stradi Egidio, Vaccari Edoardo.
ROMA. — Affini avv. Ezio, De Castro cavaliere Osvaldo, Distaccamento della Brigata Ferrovieri del Genio, Franceschelli ragioniere Giovanni, Giambene prof. don Luigi, Maggiorotti Valerico, Mongiardini ing. Emilio, Morozzo della Rocca ten. Federico, Mrosowsky ing. Bronislao, Pinchetti Cesare, Piras Goffredo, Polidori avv. Antonino, Rinaldi ing. Luigi, Vianello avv. Augusto, Vitali Giulio.
SASSARI. — Pilo dott. Antonio.
Alghero. — Noceti Carlo.
SONDRIO. - *Morbegno.* — Raspini Filippo.
Tirano. — Schiantarelli Angelo.
TERAMO. - *Mosciano S. Angelo.* — De Benedictis dott. Onorio, Saliceti avv. Giovanni.
TORINO. — Acini Baldo, Adamo geom. Francesco, Audax Italiano, Basso Giovanni, Battagliotti Enrico, Bechis dott. Michele, Beraud Barlo, Binecchio Antonio, Bodini Angelo, Brovetto Enrico, Bruna Carlo, Bruno Giovanni, Buscaglione ing. Silvio, Cirincione Paolo, Cravero Giuseppe, Giommi Dario, Durando Mario, Fontana Mario, Fruttero Vincenzo, Furlanetto dott. Domenico, GAZELLI di ROSSANA MARIA, Geja Andrea, Gilli Evaristo, Gioliti Elvezio, Golgi Francesco, Goria gen. Alessandro, Griggi Montù Mario, Guercio Luigi, Imoda cavaliere Alessandro, Levi Mario, Margaria Luigi, Marino Antonio, Martino Luigi, Miniotti ing. Marcello, Olivetti dott. Bonaiuti, Pinardi Giuseppe, Ragazzi Rinaldo Achille, Salietti Alessandro, Sclavi Mario, Serramoglia Ferdinando, Soloro avv. Emanuele, Trabbia Carlo, Trabbia Giuseppe, Turin Alfredo, Vanni Guido, Viale Giuseppe Carlo, Viarana avv. Emilio, Villavecchia Celestino.
Caselle Torinese. — Bersani Alberto.
Cuorgnè. — Vassallo Alfredo.
Ivrea. — Salvaraglio Aristide.
Novareglia. — Martinallo Giacomo.
Pont S. Martin. — Carestiato Aurelio.
S. Giorgio Canavese. — Maccario Fifine, Valsecchi Carlo Giuseppe.
Treviso. — Bettiol Angelo, Caudio Cesare, Clavarino march. cav. Mariano, Nardi Ugo, Pasqualini Mario.
Castelfranco. — Saviame Giorgio.
Conegliano. — Bidoli Pietro.
Vittorio. — Billi Renzo, Del Favero Angelo.
UDINE. — Scaramella ten. Alberto.
Chiusaforte. — Martina Mario.
Pordenone. — Corazza Paolo.
Spilimbergo. — Concina Giacomo, Negatelli Alessandro, Salmoni dott. Guido.
VENEZIA. — Draghi Guido, Giuriati avv. Giovanni, Ortolani prof. Giuseppe, Silvestri Emilio, Trevisan dott. Nicolò.
Noale. — Sailer Giacomo.
Portogruaro. — Bompan Antonio.
S. Donà di Piave. — Bortolotto Giuseppe.
Torre di Mosto. — Deganello dott. Umberto.
VERONA. — Bampa Lucillo, Bregozzo Antonio, Lauri rag. Vincenzo, Simonetti Marco.
VICENZA. — Maello Giuseppe.
Bassano. — Lazzarotto G. B.
Breganze. — Fioravanzo Ascanio.
Gambellara. — Ongaro dott. Carlo.
Valli dei Signori. — Ronconi Tullio.
COLONIA ERITREA - *Adi Ugri.* — Gallina capitano Giovanni.
Massaua. — Benzoni Franklin, Margiotta Donato, Pavignani Anselmo, Weiss Paolo.

ESTERO.

Austria-Ungheria.

TRENTINO - *Fondo.* — Arnoldi Paolo.
Lenzumo. — Betta Abramo.
Riva di Trento. — Garrone Marcello.
Rovereto. — Conci Emilio, Keppel Enrico, Rizzolli Ermete.
Trento. — Silli avv. Giuseppe.
Volano. — Cainelli Giovanni.
VENEZIA GIULIA - *Monfalcone.* — Paruzza Paolo, Pemma Agostino.
Trieste. — BESSO MARIA.
PROVINCIE DIVERSE - *Eisenkappel.* — Degano ing. Francesco.
Villach. — Brugger Antonio.

Francia.

Alais (Gard). — Zaleski Ludwik.
Parigi. — ARNIOTIS LEONIDA, Bedei Muzio.
MONACO PRINCIPATO - *Montecarlo.* — Cassini Antonio.

Germania.

Monaco di Baviera. — Stempel Friedrich.
Oberföhrins. — Piemonte Primo.
Ramerdorf. — Elegante Luigi.

Inghilterra.

WALES - *Penarth.* — Buckley ing. Arthur.

Svizzera.

CANTON DI VAUD - *Bex.* — Cascioli Alfonso.
CANTON TICINO - *Chiasso.* — Bernasconi Pietro.
Lugano. — Biondi Gino, Majocchi Eupilio.
CANTON DI LUCERNA - *Lucerna.* — Ricciardi Luigi.

Turchia.

MACEDONIA - *Salonicco.* — Errera Davide.

Sud America.

BRASILE - *S. Roque.* — Arduino Giulio, Bicelli Pancrazio, Debernardi Francesco, Franceschi Luigi, Maguglani Pietro, Molo Paolo, Pesi Giuseppe, Pozzi Egisto, Rolino Giuseppe, Scolari Napoleone.
CHILI' - *Santiago.* — Banchieri Enrico.

Asia.

TURCHIA ASIATICA - *Smirne.* — Calléja Vittorio, Canaveri dottor Camillo, Costanzo Paolo, Pasquarello prof. Giuseppe.
INDIA INGLESE - *Bombay.* — Giachetti Giuseppe, Oliva Domenico.
Karajà (*Berar*). — Olcese Goffredo Adriano.

Soci annuali al 15 novembre 1903		N. 36744
" " inscritti dal 15 novembre 15 dicembre 1903		" 12
		N. 36756
Dimissionari, irreperibili, morosi rientrati a far parte dell'Associazione dal 15 novemb. al 15 dicemb. 1903		" 90
Soci annuali al 15 dicembre 1903		N. 36846
Soci vitalizi al 15 nov. 1903	N. 510	
" " inscritti dal 15 novembre al 15 dicemb. 1903	" 16	" 526
Totale dei soci al 15 dicembre 1903		**N. 37372**
Soci annuali nuovi inscritti al 15 dicembre 1903 per l'anno 1904		N. 850

Ufficio di redazione: Touring, Piazza Durini, 7, Milano.
Direttore: Prof. Ottone Brentari.
Gerente: Attilio Dalla Cola.

10034 - Milano, Tip. Capriolo e Massimino
Via San Pietro all'Orto, N. 15
Via Francesco Guicciardini, N. 5

ANNO X - N. 2. PROPRIETÀ LETTERARIA. FEBBRAIO 1904.

GRATIS A TUTTI I SOCI DEL TOURING

Ai soci del Touring.

La nostra Rivista porta in ogni numero una scheda pronta sempre ad accogliere le firme di coloro che intendono associarsi al Touring.

Facciamo un caldo appello ai nostri soci perchè — con una intensa propaganda — portino il loro contributo allo sviluppo dell'Associazione e degli ideali turistici.

Ogni socio porti un socio nuovo e l'emblema del Touring fregierà presto il petto di centomila persone.

Pagamento della quota 1904

Più di 20000 soci hanno versata alla Tesoreria la quota d'associazione di L. 6 pel 1904 (L. 8 per i soci dimoranti all'estero) nel termine stabilito dallo Statuto sociale, e il Touring è ad essi vivamente grato perchè agevolano in modo notevole il lavoro amministrativo.

***

Per dar possibilità ai ritardatari — che per dimenticanza non hanno ancora adempiuto al loro obbligo verso l'Associazione — di mettersi in regola colla Cassa sociale, **la Direzione Generale del Touring ha deliberato che la soprattassa di L. 0,20 pei soci di Milano e di L. 0,55 per quelli del resto di Italia e dell'Estero, sia applicata solo a partire dal 1° marzo prossimo venturo.**

Si pregano perciò i soci di sollecitare il versamento e approfittare della larghezza accordata entro il termine suaccennato che è improrogabile.

***

Il miglior modo per effettuare il pagamento della quota individuale è quello d'indirizzare alla Direzione Generale del T. C. I. (Piazza Durini, N. 7 - Milano) cartolina-vaglia di L. 6 (o, rispettivamente, vaglia internazionale di L. 8) **indicando sul talloncino e non altrove, semplicemente l'importo, il nome, cognome, indirizzo ben chiaro e parole " per quota 1904 ,,** Si prega di scrivere il proprio nome in modo leggibile per evitare false interpretazioni.

***

Al ricevimento dell'importo l'Amministrazione invierà ai soci, colla ricevuta di versamento, il talloncino color violetto da applicare sulle tessere per renderle valide pel 1904.

Che uno lo dica all'altro!

La propaganda a favore del Touring.

Perchè il Touring può fare quanto fa, perchè va sempre aumentando l'opera sua, perchè la aumenterà sempre più in seguito? Perchè può contare sulle quote miti ma numerose e sull'affetto sincero e lavoro intenso di migliaia e migliaia di soci, ognuno dei quali porta il suo sassolino al grande edificio, su cui è scritto: *uno per tutti e tutti per uno.*

E qual'è il *secondo* dovere d'ogni socio? E' quello di fare nuovi soci, perchè il *primo* dovere è pur sempre quello di pagare puntualmente **la quota sociale per il 1904**, che, come tutti sanno, non è che di **L. 6** per i soci del Regno, e di **L. 8** (in causa delle maggiori spese postali che sono di L. 1,80 per la sola *Rivista*) per i soci fuori dei confini politici d'Italia.

E' pure noto che chi paga in una sola volta **L. 30** per l'interno e **L. 40** per l'estero diventa **socio a pagamento quinquennale**, e riceve un elegante e speciale distintivo in argento.

***

Ma basta del *primo* dovere d'ogni buon socio del Touring; e parliamo ora del *secondo.*

Il vero momento per tutti i soci di mostrare il loro affetto ed attaccamento al sodalizio è proprio questo, al principio dell'anno nuovo, epoca opportunissima per procurare sempre numerose adesioni di nuovi soci, che vengano ad accrescere le schiere vivaci della grande famiglia, del pacifico esercito del Touring.

Chi presenta nuovi soci, prima di tutto procura un vero vantaggio ad essi, e dimostra d'essere loro amico sincero; poi reca vantaggio al Touring, dimostrando coi fatti il suo affetto all'istituzione; ed infine procura un vantaggio, anzi molti e speciali vantaggi, anche a se stesso.

***

In prova di questa nostra ultima affermazione facciamo notare quanto segue:

1° Ogni socio che presenta altri dieci soci è dichiarato **benemerito** e riceve un'artistica **medaglia-ricordo d'argento.**

2° Chi presenta cinquanta soci ha diritto alla **grande medaglia d'argento di benemerenza**; chi ne procura cento ha diritto alla **medaglia d'oro**.

3° Chi durante il 1904 avrà presentato al Touring il maggior numero di soci, sarà dichiarato il **recordman** nella propaganda e riceverà una **grande medaglia d'oro**.

* * *

Tutti *i soci benemeriti* (cioè tutti coloro che avranno procurati non meno di dieci soci nuovi) riceveranno anche:

1° Un elegante e pratico carnet per annotazioni (assolutamente fuori di commercio), offerto dal signor **Ernesto Reinach** e dalla **Ditta Torriani e C.**

2° L'**Orario generale delle strade ferrate**, pubblicazione mensile, la più ricca del genere; offerto dal signor **E. Botticella** (Milano, via Manzoni, 32).

* * *

Oltre a ciò, tutti i predetti **soci benemeriti** che avranno presentati non meno di **dieci soci nuovi** nel periodo dal **1° luglio 1903 al 30 aprile 1904**, concorrono (con un numero di biglietti corrispondente al numero delle decine di nuovi soci presentati) ad una lunga serie di ricchi premî, dei quali qui diamo l'elenco, presentando nello stesso tempo i nostri ringraziamenti ai generosi donatori, che in maniera così eloquente attestano il loro amore al Touring.

	Dono	Donatore
1.	**MOTOCICLETTA BIANCHI**	Ditta Edoardo Bianchi di Milano.
2.	**BICICLETTA STUCCHI** . .	Ditta Tofani e Masetti, rappresentante la ditta Stucchi e C.
3.	VENTICINQUE SERIE COMPLETE DI PRODOTTI FOTOGRAFICI.	Ditta Federico Bayer e C. di Elberfeld.

Ogni serie, i cui oggetti sono elegantemente disposti sopra cartoni artistici, contiene:

1 flacone di soluzione di sviluppo « Brillant ».
1 » » » « Aristo ».
1 » » » speciale per carte al bromuro d'argento.
1 » » » » per carte al cloro-bromuro d'argento.
1 » » concentrata all'Edinolo.
1 cartuccia Sale fissatore-Bayer, per 200 cm3 di bagno fissaggio.
1 tubetto da sviluppo a secco Edinolo (speciale per turisti).
1 » rinforzatore-Bayer in polvere.
1 scatola di latta Luce istantanea-Bayer per la fotografia di notte, con unite miccie e fornello.
1 scatola Solfito Acetone-Bayer.
1 flacone vernice rossa per prepararsi da sè vetri rossi da laboratorio e da usarsi come strato anti-alone.
1 flacone di Edinolo puro in cristalli.
1 tubetto tavolette compresse Edinolo-Alcali.

	Dono	Donatore
4.	PISTOLA BROWNING A RIPETIZIONE	Ditta A. Fusi e C., Milano.
5.	VENTILATORE ELETTRICO	Ditta Marelli e C.
6.	UN WOLTMETRO AMERICANO	Ditta Gius. Alberti di Firenze.
7.	UN AMPEROMETRO AMERICANO	Idem.
8.	UNA TROMBA A POMPA PER AUTOMOBILI	Idem.
9.	UN ATLANTE DI PENNESI	Ditta G. B. Paravia e C.
10.	GUIDA DEL TRENTINO (4 volumi) del professor OTTONE BRENTARI	Prof. Ottone Brentari.

L'estrazione di questi premi verrà fatta ai primi di maggio del 1904.

* * *

Quanti vogliono concorrere ai premî suddetti, s'affrettino a presentare la decina dei soci prima del 30 aprile; e quanti non riuscissero a far ciò, o volessero ripetere il tentativo, si rimettano al lavoro, pensando che nuovi premî sono pronti per chi presenterà almeno **dieci soci nuovi** nel periodo dal **1° novembre 1903 al 31 ottobre 1904**.

Tutti questi soci (oltre ricevere la **medaglia**, il carnet, l'orario) concorrono ai seguenti premî:

	Dono	Donatore
1.	**BIGLIETTO GRATUITO DI ANDATA-RITORNO DA MILANO A PARIGI**, per visitare il *Salon* del ciclo e dell'automobile nel dicembre 1904.	Agenzia di viaggi **G. Sommariva e C.** Milano, Galleria Vittorio Emanuele.
2.	Dieci serie di **PRODOTTI FOTOGRAFICI AGFA** composte ognuna di: Quattro dozzine di lastre e pellicole *isolar, ortocromatiche antihalo, dispositive, Agfa*, ecc. Dieci tubetti di sviluppatori *Agfa* Cinque „ „ sale-fissatore *Agfa* Tre „ „ riduttori *Agfa*.	La **Actien Gesellschaft für Anilin Fabrication**, di Berlino, a mezzo de' suoi rappresentanti per l'Italia, sigg. Lamperti e Garbagnati, Milano, via Omenoni, n. 4.
3.	Una **MACCHINA FOTOGRAFICA** *Pocket Poco A.*	Ditta **M. De Mattia e C.**, di Milano.
4.	Una **MACCHINA FOTOGRAFICA** *Premo Film Comera Box.*	
5.	Sei **FRENI** agenti sui cerchioni.	Syndicat français des Brevets de **E. M. Bowden** di Parigi (12, Avenue de la Grande Armée).
6.	Dieci **FRENI** agenti sul pneumatico, modello 1902.	Ditta **Carloni's Brake C.** di Milano, via Giulini, 5.
7.	Sei dozzine **LASTRE** fotografiche di sua fabbricazione 9×12, sei dozzine 6½×12, sei dozzine 13×18.	Ditta **R. Cappelli** di Milano.
8.	Un **APPARECCHIO FOTOGRAFICO TASCABILE NIXE** con ottimo obbiettivo acromatico, da servire per pellicole e lastre.	Ditta **Succ. Ganzini Namias** e C., Milano, via Solferino, n. 29-31, stabilimento per l'industria fotografica.

Ci sembra proprio che l'aggiungere ulteriori parole sarebbe inutile; i fatti parlano da sè; e l'affetto sincero di tutti i soci del Touring per il Touring non ha bisogno di alcuno speciale incitamento; ed i premî non si dànno già perchè ce ne sia bisogno, ma perchè la Direzione del Touring (aiutata in questo anche da molte ditte notissime) vuol mostrare con questi doni ai soci la propria gratitudine; perchè se è vero, come dice il proverbio, che *i piccoli doni mantengono l'amicizia*, i doni grandi dovrebbero mantenerla ancora di più.

Mettiamoci adunque tutti all'opera, per raggiungere il numero di 50000 soci. Quando li avremo raggiunti, ci riposeremo per un giorno intero, e poi ci rimetteremo all'opera, per farli diventare 100000.

Un'utopia? Eh! no; in Italia c'erano utopie molto più grandi di questa, e pur sono diventate realtà.

Il Touring è un'istituzione; ed i suoi dirigenti hanno sempre ricordate le parole che Re Vittorio Emanuele II pronunciava il 22 marzo 1867, all'apertura della prima sessione della decima legislatura del Parlamento nazionale: *I popoli amano e pregiano le istituzioni in ragione dei benefizi che loro apportano.*

Il Touring apporta molti benefizi ai suoi soci; e perciò è amato e pregiato; e non è per conseguenza molto difficile il trovargli nuovi soci... ed il concorrere ai numerosi premî qui sopra elencati.

Dunque, tutti all'opera!

Al Moncenisio in islitta.
(10 e 11 gennaio)

L' elenco dei gitanti.

La gita (organizzata dal cav. Alfredo Rostain, capo-console del T. a Torino, e dai signori Aymale e Cesare Grosso, consoli del Touring rispettivamente a Susa e a Torino) in islitta al Moncenisio, ha avuto un risultato splendido, e lasciò in tutti i partecipanti il desiderio di vederla ripetuta.

Tutti gli inscritti (fra i quali si trovavano varie signore) giunsero a destinazione.

La comitiva, capitanata dall' egregio cav. Rostain, era così composta:

1. Rostain cav. Alfredo, capo console (Torino); 2. Grosso Cesare, console (Torino); 3. Avogadro di Cerrione Alessandro, console (Torino); 4. Torelli Simone, console (Torino); 5. Aymale G. M., console (Susa); 6. Di Bassecourt (Venezia); 7. Davico rag. Ernesto (Torino); 8. Capriolo Paolino, (Torino); 9. Olivetti dottor Bonaiuto (Torino); 10. Verdun di Cantogno conte Lorenzo (Torino); 11. Verdun di Cantogno contessa Maria (Torino); 12. Poggio Guido (Torino); 13. Poggio E. (Torino); 14. Bessé Luigi (Torino); 15. Stampini cav. prof. Ettore (Torino); 16. Stampini Maria (Torino); 17. Vercellone Battista (Torino); 18. Bona Osvaldo console (Caselle Torinese); 19. Bona Adele (Caselle Torinese); 20. Assandria dottor Marco (Torino); 21. Collino Vittorio (Torino); 22. Ubertalli Giacomo (Torino); 23. Gianoli Massimo (Torino); 24. Gianoli Margherita (Torino); 25. Boyer Ernesto (Torino); 26. Boyer Alberto (Torino); 27. Ariano Basilio (Torino); 28. Devalle Dino (Torino); 29. Boido Giuseppe (Torino); 30. Ubertalli avv. Rodrigo (Torino); 31. Gilardini ing. G. (Torino); 32. Signoretti avv. Domenico (Torino); 33. Venchi avv. Silvano (Torino); 34. Goss rag. Giulio (Novara); 35. Costa avv. Arturo (Novara); 36. Cavagliano avv. Ettore (Novara); 37. Prinetti avv. Lodovico (Novara); 38. Caccia di Romentino conte Marco (Novara); 39. Fojadelli Luigi, console (Casale Monferrato); 40. Bracco dott. Guglielmo (Torino); 41. Giorgetti Alessandro (Torino); 42. Guidetti Ferruccio (Torino); 43. Pecco avv. Basilio (Torino); 44. Pecco Pietro (Torino); 45. Ramondetti Natale, (Torino) 46. Kind ing. A. (Torino); 47. Brioschi dott. Natale (Milano); 48. Prato ing. Previde Roberto (Novara); 49. Landi Enrico (Torino); 50. Giordana ing. Giovanni (Torino); 51. Vignolo dott. prof. Augusto (Torino); 52. Turletti avv. Michele (Torino); 53. Tosi (Susa); 54. Costa dott. E. (Susa); 55. Costa M. (Susa); 56. Valloire Cesare (Susa); 57. Maja avv. E. (Torino).

La slitta capoconsolare.

Quasi tutte queste egregie persone fanno parte del Touring.

Da Torino a Susa.

Che la gita, se il tempo non le fosse stato avverso, sarebbe riuscita, ne facevano affidamento le iscrizioni che dovettero essere chiuse, causa il numero esuberante di domande, una settimana prima del giorno fissato.

Che la gita sia riuscita secondo ed oltre le aspettative, è provato dalle seguenti parole con cui il prof. Ettore Stampini (un filologo che mostra di saper conciliare l'ammirazione dei tempi antichi coi progressi dei tempi moderni) comincia la relazione da lui scritta (colla forma di *Alpinus*) ancora caldo d'entusiasmo (malgrado il freddo del Moncenisio) per la *Stampa Sportiva*.

Un piccolo alt.

« Fu un vero e forte godimento questa gita, ideata, regolata, diretta con tanta intelligenza e preveggenza; questa gita che riuscì così bene, senza che fosse turbata mai dal più piccolo incidente, nella quale anzi regnò la più perfetta armonia fra le 58 persone che vi presero parte, poichè ai 54 soci inscritti se ne aggiunsero altri 4 a Susa; per non dire che con questa mirabile concordia dominò pure incessantemente la più gioviale allegria ».

Il tempo, che durante tutta la settimana che precedette la gita erasi mantenuto splendido, improvvisamente mutò nella notte dal 9 al 10 gennaio. Alla stazione di Torino (P. N.), dove per prendere il primo treno per Susa giungevano i gitanti, si leggeva lo sconforto sul volto di ognuno, causa la pioggerella sottile che prometteva poco di buono.

Ad Avigliana pioveva forte. A Borgone sorgeva l'alba su di un bel cielo pulito e terso che rianimò tutti. A Bussoleno, nei dieci minuti di fermata, commenti sulla stranezza del tempo, voti, reciproci augurî...

Fermi!

Si trovarono una diecina di partecipanti, fra i quali i novaresi che avevano pernottato colà. Ad aspettare alla stazione ci sono il simpatico tenente dei carabinieri ed il sotto prefetto, (i cronometristi dell'ultima corsa di automobili al Moncenisio!!), i quali gentilmente ci ricordano che è proibito di portare con sè macchine fotografiche.

La stessa raccomandazione danno più tardi il maresciallo dei carabinieri ed i suoi militi.

Da Susa al Molaretto.

Alle 8,45 si fa l'appello ed il capo console cav. Rostain passa in rivista i gitanti, vestiti nelle più svariate fogge: dall'alpinista di vera alta montagna con corde e piccozza al

chauffeur al quale non mancavano che gli spaventevoli occhiali, dalle signore avvolte in ricche pellicce, all'elegante escursionista con un semplice *plaid* sul braccio.

L'Ospizio.

Si parte! Secondo il programma il servizio delle slitte avrebbe dovuto incominciare dal Molaretto; ma esse erano invece appena fuori di Susa, la neve nei giorni precedenti caduta avendo permesso che potessero scendere sino là. I più coraggiosi ne approfittarono subito... Man mano altri vi salgono di sfuggita, affettando disdegnarle! Impavide sfidano la strada a piedi sino al Molaretto le signorine Costa, Gianoli, Stampini e Bona; ed il signor Ubertalli salì la ripida e nevosa ascesa colla sua 16 HP, e giunse con essa sino all'albergo del Molaretto.

L'ing. Kind ed il sig. Grosso, calzati gli ski, si fecero trainare dalle slitte; altri procedettero a piedi.

« Era in verità bizzarro — scrive *Alpinus* — lo spettacolo che si presentava a chi seguiva con l'occhio, per i numerosi serpeggiamenti della strada, il procedere delle slitte, varie di grandezza, di colore, dei gruppi dei turisti parte a piedi parte sulle slitte, che presentavano le più svariate fogge di vestiti, di mantelli, di pellicce, e le più diverse

Le scale.

forme di copricapo, dal berretto maestoso del cav. Rostain al berretto d'ordinanza degli alpini francesi portato dal cav. Stampini; dalle *marinare* delle signorine Costa, Gianoli e Stampini alle coperture di pelliccia della signorina Bona e delle signore Poggio e contessa Verdun di Cantogno, accompagnate dai mariti avvolti in eleganti soprabiti parimenti di pelliccia. »

Dal Molaretto all'Ospizio.

I gitanti arrivarono verso le 11,30 al Molaretto, ove fu servito un eccellente pranzo, reso più gustoso dal formidabile appetito che i dieci chilometri di strada percorsa avevano risvegliato. Finito il pranzo verso il tocco e mezzo, salirono quasi tutti in slitta e continuarono l'allegro viaggio verso il Cenisio. Ma non erano ancora giunti alla dogana di Bard, che la neve cominciò a scendere, prima a piccoli fiocchi, poi a larghe falde, facendo gradita compagnia alla compagnia per tutto il resto del viaggio. Lo spettacolo continuo, svariato, straordinario, era offerto dai monti vestiti di bianco, dalle stalattiti di ghiaccio pendenti, come giganteschi panneggiamenti, dalle rocce assiderate, dal passaggio sotto le cupe gallerie, traverso le quali i provvidi cantonieri avevano reso possibile il transito spargendovi abbondante la neve.

Alle 16 la comitiva (che vista da lungi ricordava la colonna di deportati della *Siberia* di Umberto Giordano) giunse alla *Grande Croix*, ove ebbe il piacere di trovare parecchi ufficiali skiatori del presidio che cortesemente erano venuti ad incontrarla.

In breve tutti furono all'Ospizio, dove, con gentile pensiero, gli ufficiali avevano fatto preparare un ottimo caffè ed eccellente *punch*.... e tutti trovarono preparate delle buone camere con buoni letti; ma a questi si pensò più tardi!

Erano le diciassette circa: qualcuno aveva già appetito; ma la cena, diremo meglio un squisito pranzo, cominciò alle 19, quando era anche arrivata la retroguardia di pedoni impenitenti, come il dottor Bracco ed il signor Giorgetti!

Verso il confine di Francia.

Alla fine del pranzo disse poche ed opportune parole il cavalier Rostain, annunciando che gli ufficiali del presidio avevano accolto l'invito ad una bicchierata che loro of-

friva come tenue ricambio alle loro gentilezze, e comunicando, fra vivi e lunghi applausi, il telegramma con cui il comm. Johnson mandava i suoi saluti (inneggiando al Touring ed al Club Alpino) e la risposta inviatagli.

Il discorso del capitano.

Alla bicchierata il capitano del primo reggimento bersaglieri signor A. Zincone pronunciò (finendo con un evviva al Re) le seguenti patriottiche ed applauditissime parole:

Io dò a voi il benvenuto, baldi rappresentanti della nuova generazione d'Italia e della nuova vita della nostra cara Patria!

Benvenuti su questi monti, baluardo di nostra indipendenza e di nostra grandezza, benvenuti in mezzo a questo manto di neve, promessa alla gente industriosa della pianura di nuove forze e di nuovi ardimenti, promessa al campagnolo di folte messi e di abbondanti raccolti.

Da questi monti della Savoia scese la mano armata che afferrò l'Italia neghittosa per i capelli e la riscosse; da questi monti scende alle nostre pianure la nuova forza che compiè l'indipendenza e la grandezza d'Italia!

Ben siano dunque lodati i tuoi passi, o generazione vigorosa della Patria rinnovata.

Benedetti sieno i tuoi pensieri diretti a queste altissime porte d'Italia, perchè è il tuo vigore fisico ed il tuo spirito di cittadino d'Italia tornano di quassù animati di nuova lena alla quotidiana lotta per la conquista dell'avvenire.

E come il genio italiano ed ogni nuovo ardimento suo sono sempre accompagnati dalla grazia delle nostre donne gentili e

fiere, ispiratrici e consolatrici ad un tempo d'ogni virile travaglio è bello constatare come anche oggi una eletta rappresentanza di esse si trovi qui a ingentilire la festa della montagna.

Signori, da queste pure aure, dove non arriva mai fiato di palude, mandiamo tutti, signori e signore, civili e militari, un caldo

Ufficiali e soldati skiatori.

saluto alla giovane Italia, e diciamo: " O Patria, come da questi monti scendono a te fatalmente i torrenti prodotti da questa neve, che sembra morte ed invece è vita, ad animare le tue vene avide, così fatalmente e per virtù nostra e dei nostri figli, si converta in bene, in forza, in bellezza tutto quello che a te resta ancora di male, di debole, di brutto. „

Rispose in nome di tutti il cav. prof. Stampini, esaltando l'unione e la concordia in un grande ideale dei due Club e dell'esercito.

La sera finì, come si dice, con quattro salti... In una sala dell'Ospizio le signore e le signorine danzarono con ufficiali e turisti, mentre fuori la neve seguitava a scendere fitta fitta!

Sole, neve, ghiaccio.

Mentre si sparecchiavano le mense, una sorpresa graditissima fece il medesimo cav. Rostain mediante bei fuochi di bengala a due colori, rosso e verde, che col bianco della neve ricordavano a noi la nostra bandiera, là sul confine d'Italia, in mezzo agli urrà dei turisti e degli ufficiali!

La carovana in marcia.

Venne anche l'ora del placido riposo. Il Corpo Consolare fu ospite del M. R. e cortesissimo Priore dell'Ospizio, Don Vinassa, il quale prima di accompagnare i suoi ospiti nelle comode e ben arredate stanze loro destinate, volle fare gustare ad essi il suo squisito vino di Chiomonte.

« Al mattino — continua *Alpinus* — i primi che uscirono sulla strada ebbero la gradita sorpresa di vedere il cielo limpido, terso, senza una nube!... Immediatamente la notizia corse di camera in camera e tutti si affrettarono a scendere, far colazione, salire in slitta e recarsi sul colle del Cenisio sino al confine francese, mentre il sole splendidissimo faceva maggiormente spiccare il candore della neve sui monti e sul lago gelato! Era uno spettacolo grandioso, sublime, quello che si offriva al nostro sguardo, nonostante l'uniformità di colorito che il bianco manto dava al paesaggio circostante. Come era bello il veder salire sugli erti pendii e scendere con vertiginosa rapidità gli abili skiatori del 4° reggimento alpino, comandati dal capitano Solaro; bello il vedere l'abilità che in questo esercizio dimostrava il sempre robusto e vegeto ing. Kind, il quale come si era recato sempre sugli *ski* sino al Cenisio, così col mezzo stesso fece poi ritorno a Susa fin dove si trovò la neve sulla strada. E la giornata continuò splendida, sicchè quando, finito il pranzo, si dovette ripartire, fu in tutti il più vivo rammarico! Si partì dopo avere avute altre prove di cortesia dagli ufficiali del presidio, i quali vollero offrirci caffè e liquori, e dopo aver mandato, per mezzo del cav. Rostain, un caldo ringraziamento al saluto che i sott'ufficiali dal forte della Varisella avevano a noi inviato... Si sperava che, prima di lasciare quei luoghi, se ne potesse consacrare il ricordo con un gruppo fotografico che doveva raffigurare l'unione dei due Club e dell'esercito: l'Autorità militare avrebbe dovuto vedere di buon occhio questo patriottica unione: ma come essa aveva in Torino rifiutato a parecchi dei gitanti, che ne avevano fatta domanda, il permesso di portare sul Cenisio macchine fotografiche, così là sul Cenisio, impedì che si effettuasse quel gruppo! Oh il buon senso dell'Autorità militare! Essa ha salvata la patria impedendo a noi italiani di essere fotografati in un unico gruppo coi simpatici ufficiali del presidio, là in quel luogo dove le nostre fortificazioui sono così ben vedute e dominate da batterie francesi! »

Il lago gelato.

Il gruppo dei reduci.

Al ritorno, colazione, alla quale tutti si fecero onore. Alla frutta il cav. Rostain diede la parola al console di Susa signor Aymale, per... l'esposizione finanziaria, accolta da così lunghi ed insistenti applausi quali ad un ministro delle finanze non toccarono mai.

Tutti trovarono che la grandiosa gita aveva costato troppo poco. Il comandante del presidio e gli ufficiali, nella loro inesauribile gentilezza, offrirono liquori, caffè, paste; ed il cav. Rostain pronunciò nuove parole di ringraziamento.

Progetti e discesa.

A malincuore, fra i saluti e gli *urrà*, i gitanti dovettero accingersi alla partenza, dolenti di dover lasciare la conca del Moncenisio, proprio quando spirava lassù un'aria da riviera ligure.

Ma « chi si trova bene ritorna », dice il proverbio; e, dato che nessun proverbio lo avesse mai detto, lo disse la comitiva, che giurò di rifare ed ampliare, nell'inverno venturo, la gita, salendo al Cenisio, scendendo a Lanslebourg, e ritornando in Italia per Modane.

Dal canto loro, i novaresi lanciarono l'idea d'indire l'anno venturo, auspice il Touring, una gita al Sempione.

La discesa, veramente emozionante, fu compiuta in meno di due ore, fra canti, grida di gioia ed esclamazioni di ammirazione per la varietà e bellezza dei panorami, molte particolarità dei quali erano sfuggiti all'attenzione dei gitanti nella lunga salita compiuta sotto la neve.

Sotto l'arco d'Augusto.

Al Molaretto, durante un breve *alt*, si bevette un altro bicchiere, e si sprigionarono molti brindisi ed *urrà* al Touring, con lodi sincere ai Consolati di Torino e di Susa, che avevano ideata, organizzata, diretta la bella gita.

Dal Molaretto si continuò per Susa, ove, sotto l'Arco di Augusto, si fotografò il gruppo dei gitanti, ognuno dei quali aveva per suo conto fotografata nella mente la bellissima via percorsa; e di lì, col treno, la grande maggioranza dei turisti ritornò a Torino.

Appena rientrato in Torino, il capo console cav. Rostain scrisse lettere di ringraziamento al signor G. R. Aymale, console, ed al signor Cesare Valloire, socio del Touring, ambedue a Susa, per ringraziarli dell'opera loro assidua ed utilissima alla buona riuscita dell'indimenticabile gita; ringraziamenti ai quali si associa di gran cuore anche la Direzione Generale del Touring.

Un articolo dell'on. M. Ferraris
e l'opera del Touring per gli alberghi

Col titolo *Pel movimento dei forestieri in Italia* l'on. Maggiorino Ferraris, direttore della *Nuova Antologia*, pubblica nella sua rivista un assai notevole articolo.

Comincia dicendo che « il movimento dei forestieri è uno dei pochi problemi dell'economia nazionale che sia riuscito, negli ultimi tempi, a rompere in qualche modo la tradizionale apatia dell'opinione pubblica in Italia, ed a creare intorno a sè un ambiente di simpatie operose, destinate a dare buoni frutti ».

Ricorda quanto fecero per il movimento dei forestieri la Società Italiana degli Albergatori (sorta a Como nel 1899, e che ora riunisce in un solo fascio circa 400 importanti alberghi, dall'Alpi alla Sicilia), e l'Associazione nazionale italiana per il movimento dei forestieri (costituita dallo stesso on. Ferraris a Roma nel 1900), eretta in ente morale il primo gennaio 1903, e che ha ora 80 000 lire di patrimonio sociale.

Fitta rete di alberghi.

L'on. Ferraris nota poi con piacere che « da un capo all'altro della penisola, l'Italia si va coprendo di una fitta rete di alberghi, che per grandiosità, bontà e conforto, rivaleggiano con i migliori di Europa... Nell'economia sociale dei tempi nostri, l'albergo ricorda in molta parte il castello ed il convento del Medio Evo: esso sorge nei crocicchi di maggior traffico o nelle località più pittoresche e vi rappresenta una forma nuova di geniale e simpatica ospitalità ».

Dopo avere accennato ai progressi compiuti in questo campo dal paese nostro, ed ai grandi albergatori forestieri ed italiani che operarono in Italia, continua:

« Senza dubbio vi hanno ancora progressi da compiere. Occorre anzitutto migliorare la condizione degli alberghi dei piccoli centri e delle campagne, soprattutto del Mezzogiorno. L'Italia rurale è così bella nella sua mesta solitudine, e così pittoresca nei suoi silenzii, e così cara alle menti affaticate dal lavorìo intenso delle grandi città, che potrebbe anch'essa attirare una proficua corrente di turisti dall'anima solitaria, innamorati dei queti sorrisi della natura. Ma per gli alberghi dell'Italia rurale, occorre passi uno spirito di progresso e di miglioramento: non si domandano che case modeste, ma linde e pulite, che sotto l'aspetto della proprietà non la cedano ai migliori stabilimenti. E' questo il segreto della fortuna di tanta parte della Svizzera; anche nei più piccoli centri, l'albergo vi è spesso la casa più bella del villaggio.

In Italia, il Governo, e Municipi e la Società degli albergatori dovrebbero darsi cordialmente la mano in questa faccenda ».

Un opuscolo di propaganda.

Siamo certi che l'on. Ferraris sarà lieto di apprendere quanto, in questo campo, da varî mesi ha cominciato ad operare il Touring, come è stato già varie volte annunciato sia dalla *Rivista*, sia da molti giornali politici.

Possiamo intanto annunciare che l'opuscolo di propaganda (che è il primo passo compiuto dalla commissione nominata dal Touring per il miglioramento degli alberghi) è già pronto, e che presto se ne comincierà la distribuzione. Tale opuscolo (dedicato appunto agli alberghi di seconda categoria e dei piccoli centri) fu compilato in seguito ad una larga inchiesta; le singole parti di esso furono affidate a persone di speciale competenza; le varie parti furono poi fuse in un tutto armonico, riviste, discusse, completate in alcune sedute della commissione stessa; e l'opuscolo (breve, succoso, pratico) fu già passato in tipografia, d'onde uscirà presto per spandersi in tutta Italia.

Esso si occupa della pulizia; del servizio; dei prezzi e mance; della distribuzione degli ambienti d'un albergo; del riscaldamento; della ventilazione; della illuminazione; della sala da pranzo; della stanza da letto; della cucina; delle latrine; del gabinetto di toilette; del bagno.

L'aumento dei viaggiatori.

L'on. Ferraris (per ritornare al suo articolo) nota che « anche nell'industria dei maggiori hôtels, vi sono progressi e trasformazioni da compiere, specialmente per quanto concerne la pubblicità e la fissità dei prezzi, e il sistema delle mance, che ha raggiunto il colmo dell'abuso ».

Ricorda poi che un giorno viaggiavano solo i grandi signori, oggi viaggiano tutti; « fino ad ora abbiamo troppo pensato ai grandi signori ed agli hôtels di lusso, che erano necessari e che formano un bellissimo ornamento di non poche località: ora bisogna prepararci a favorire, a prezzi modesti, il movimento delle classi medie, offrendo loro il giusto conforto e la maggiore proprietà. In ciò consiste — e lo diciamo con profonda convinzione — l'avvenire dell'industria dei forestieri e degli alberghi in Italia ».

Siamo lieti che il programma del Touring in questo campo abbia nell'on. Maggiorino Ferraris un così autorevole e valido sostenitore.

L'egregio deputato parla poi della pubblicità fatta così scarsamente all'estero per attirare forestieri in Italia; delle riforme da introdursi nei treni internazionali e nelle dogane, e della piaga dell'accattonaggio, così dannosa al concorso dei forestieri, e per guarire la quale, come forse l'onorevole Ferraris non sa, molto fece a Milano la Società contro l'accattonaggio, che terrà un congresso per accordare tutte le forze d'Italia contro i mendicanti di mestiere.

Il movimento dei forestieri e lo Stato.

L'on. Ferraris dedica poi il resto del suo articolo a dimostrare che lo Stato deve sussidiare stabilmente e largamente l'Associazione, e scrive: « Avrei il coraggio di proporre sul bilancio dello Stato una dotazione di un milione all'anno per l'Associazione nazionale per il movimento dei forestieri, nella ferma — nella incrollabile — persuasione che, ogni anno, lo Stato ricupererebbe una somma maggiore, nell'aumento delle tasse doganali, daziarie, ferroviarie, postali, telegrafiche, ecc., e che la popolazione ne risentirebbe un beneficio almeno doppio. E non tarderei a farlo, per non dar tempo alla Tunisia, all'Egitto, e forse domani alla Grecia o ad altri paesi, di deviare dall'Italia quelle correnti che ancora sono nostre ».

La réclame.

L'on. Ferraris consiglia poi gli albergatori di organizzare la *réclame* collettiva all'estero; ed a questo proposito ricorda quanto si potrebbe fare per l'anno venturo all'esposizione di St. Louis; e scrive:

« Lo Stato assegni una somma adeguata — forse un cento mila lire basteranno — all'Associazione per il movimento dei forestieri, e d'intesa con i Comuni interessati e colla Società degli albergatori, organizzi a St. Louis una serie di vedute, di panorami, di proiezioni, di cinematografi, di conferenze, che illustrino l'Italia nostra nella sua storia, nei suoi musei, nelle sue bellezze naturali, nei suoi tesori d'arte, nei monumenti, negli alberghi, nello splendore del suo cielo e del suo clima, nelle lotte del suo risorgimento politico, nella genialità della sua vita moderna da Venezia a Girgenti! Nessuna somma sarà spesa meglio, anzi sarà meglio collocata ad interesse ».

Più avanti l'on. Ferraris aggiunge:

« Lo Stato formi attorno a sè un saldo ed operoso nucleo di tutte le migliori forze ora esistenti, nell'Associazione dei forestieri, nella Società degli albergatori, nella Pro Napoli, nella Pro Sicilia, nella Pro Litorale, ed in tutte le altre sezioni locali: concreti un programma pratico, largo: lo attui con indomita tenacia ».

Il Touring e il movimento dei forestieri.

Qui, forse, avrebbe potuto essere ricordato anche il Touring, che senza chiedere un centesimo al governo, e fidando nella sola iniziativa privata, ha compiuta, per facilitare ed intensificare il movimento dei forestieri, una opera molto utile e, per fortuna, anche molto apprezzata; e nell'opera sua continuerà con sempre aumentato vigore.

Si tratta, di certo, d'una pura dimenticanza; chè anche l'on. Ferraris è un nostro ottimo socio. Con lui ci congratuliamo del suo articolo, ed incitiamo tutti i nostri soci a cercarlo e leggerlo nel numero del 16 gennaio della *Nuova Antologia.* Essi vi impareranno quale immensa ricchezza sarebbe per l'Italia un notevole aumento nel concorso dei forestieri, e quanto resti da fare in questo vastissimo campo, che comprende tanti interessi materiali e morali.

Un vasto campo aperto.

« Il campo — nota il Ferraris — è ancora aperto alle più feconde iniziative Le nostre splendide Alpi, dal Cadore al Piemonte, non sono a tutt'oggi largamente utilizzate: i deliziosi Appennini della Toscana appena cominciano ad aprirsi: quegli degli Abruzzi sono chiusi ancora alle nuove correnti dei forestieri. Sono pochi anni appena che questi incominciano a dirigersi verso il Mezzogiorno e soprattutto verso la Sicilia, che, a nostro avviso, ha sotto questo aspetto un grande avvenire, per il clima mirabile, per le memorie storiche e per le insuperabili bellezze naturali. Chi ha visto, in pochi anni, sorgere tutto un nuovo movimento di turisti, nella deliziosa conca ligure, che da Portofino, Rapallo e Santa Margherita si distende per Chiavari sino a Sestri Levante, non può dubitare per un momento del grande avvenire che si aprirebbe alla Sicilia, quando da Messina a Catania e Siracusa ad oriente — e da Palermo a Marsala e Trapani ad occidente — si potesse e si sapesse trasformare quelle spiagge incantevoli sull'esempio della riviera francese e ligure. E ripeto l'augurio che i maggiori capitalisti della Sicilia si costituiscano in un potente sindacato per la costruzione di alberghi accessibili anche alle borse modeste e per il movimento dei forestieri nell'isola ».

Auguriamo che la parola eloquente, predicata da una tribuna tanto autorevole, trovi nel paese un'eco degna e feconda.

L'Associazione nazionale per il movimento dei forestieri in Italia, comunica quanto segue: " Alcuni giorni or sono fece il giro di giornali esteri la notizia che erasi verificato un attentato anarchico a Napoli, ove si affermava che era scoppiata una bomba in piazza dei Martiri danneggiando gravemente alcune case; si aggiungeva che la città era rimasta vinta dalla più grande emozione. L'Associazione nazionale pel movimento dei forestieri fece smentire subito la notizia ed eseguì un'accurata inchiesta per scoprire l'origine della voce calunniosa; ne risultò che la notizia era stata inviata per telegrafo ad un giornale di Parigi dal suo corrispondente romano; da Parigi era stata poi naturalmente ritelegrafata ad altri giornali; la Presidenza ha comunicato i risultati della sua inchiesta al Ministero perchè esso esamini quali provvedimenti debbano adottarsi per evitare il ripetersi di voci calunniose che danneggiano il nostro paese ". Questo metodo di diffamazioni (che inventano ora assassini, ora atti di brigantaggio, ora epidemie, ora altri castighi di Dio) è pur troppo molto in uso; ed è un vero atto di disonestà, commesso, purtroppo impunemente, da qualche gentile albergatore della Svizzera o della Costa azzurra, per trattenere in quei paesi i forestieri, ed impedire che vengano in Italia. Auguriamo che, per attivare il movimento dei forestieri, a simili mezzi in Italia non si ricorra mai.

Alberghi ed Albergatori

Nuovi grandi alberghi.

Col titolo *Alberghi e albergati*, leggiamo nella *Tribuna* di Roma un notevole articolo del *Saraceno.* Ne riportiamo qualche brano:

« Ai rari alberghi della vecchia Roma, di poco prima il '70, subito dopo il venti settembre altri si aggiunsero intorno o nelle vicinanze di piazza Colonna. Poi si accrebbero mano mano quelli della città alta, la città nuova, il Costanzi, il Quirinale, il Continental, vastissimi. Tutti questi, intanto, erano principalmente diretti a soddisfare le esigenze, le funzioni diverse della capitale d'Italia, a cui dovevano convenire numerosi gli italiani. Ma questo primo periodo, pur tra le difficoltà prodotte dalle rovine della crisi edilizia, fu presto sopravvanzato. Si avvertì che proseguiva ad aumentare il numero non solo degli italiani, ma degli stranieri che convenivano a Roma, oltre che pei suoi antichi monumenti, pei suoi uffici politici, anche pei privilegi del suo clima che ne formano una meravigliosa stazione invernale. Ricchi inglesi, ricchi americani, studiosi tedeschi, questi ultimi come in pellegrinaggio, arrivavano fra noi. Si riprende quindi la costruzione degli alberghi; in pochi anni intorno all'Esedra di Termini, a via Venti Settembre, a via Ludovisi si moltiplicano gli *hôtels* aristocratici, mentre dalle alture di Porta Salaria al Foro Trajano fioriscono le modeste e tranquille pensioni per famiglia.

« Che cosa significa, pertanto, questo moltiplicarsi di alberghi?

« Evidentemente una cosa prima d'ogni altra: che cresce il numero di coloro che vogliono essere albergati, il numero dei forestieri.

« La leggenda, dunque, che a Roma non vengono più, come nei bei tempi passati, forestieri, non è meno bugiarda delle altre messe in circolazione per denigrare la capitale d'Italia.

* * *

« Il fatto non accade — ed è anche questo consolante — soltanto a Roma.

« In un periodo brevissimo di tempo, pure a Napoli, intanto, si sono quasi improvvisamente accresciuti gli alberghi, su per l'altitudini, lungo la riviera, dov'erano le povere case e la gente povera del quartiere di Santa Lucia.

« Come a Roma, come a Napoli, avviene sulla costa ligure, sui laghi, nelle grandi città, a Firenze, a Milano, un po' dovunque.

« Industriali avveduti, infatti, hanno facilmente osservato che due erano le cause principalissime da cui gli stranieri colti, ricchi, amanti di viaggiare, si sentivano trattenuti dal giungere in Italia, la terra che certo ha maggior copia di ideali inviti per le anime loro. E quelle due principali cause erano la mancanza di alberghi eleganti e quella di treni comodi ».

Possiamo notare con piacere che gli stessi progressi si possono notare anche in altre parti d'Italia, come, per citare qualche esempio, nel Cadore e nel Trentino. Sui principali degli alberghi italiani, come abbiamo detto, si proponiamo di dare cenni nei numeri venturi.

Nuovo grande albergo a Roma. — Si è firmato il contratto da un gruppo di capitalisti italiani e stranieri per la costruzione di un grande albergo sull'incrocio delle vie Veneto e Boncompagni, che occuperà oltre quattromila metri di area. L'antica Villa Ludovisi finirà per diventare il quartiere degli hôtels e dei villini di lusso.

Nuovo grande albergo a Firenze. — Il nuovo Grand Hôtel Baglioni, apertosi recentemente a Firenze, gode di una delle migliori posizioni della città, all'angolo di via Panzani e piazza Unità d'Italia — vicino alla stazione centrale. — Il palazzo Canega fu dai signori Baglioni adattato con gusto ed eleganza in modo da farne una casa di primo ordine con tutte le applicazioni del moderno *comfort*

quali l'illuminazione elettrica, due ascensori, riscaldamento centrale, porte e finestre doppie. A moltissime camere è annesso uno speciale gabinetto da *toilette*, e bagno particolare: ciò che costituisce il più recente trovato dell'igiene e dell'eleganza.

Vi è pure nell'albergo un grandioso *garage* per automobili e rimessa per biciclette con annessovi officina meccanica e deposito di Touring-benzina. — Al massimo *comfort* rispondono prezzi modicissimi.

Un albergo distrutto dal fuoco. — Il Grand Hôtel du Pèlerin, in costruzione sopra Vevey, venne distrutto nella notte dal 16 al 17 u. s. da un incendio, causato da un fornello dimenticato da un lattoniere. L'albergo doveva contenere centocinquanta letti ed essere inaugurato l'estate prossima.

Un articolo sui grandi alberghi. — Nel numero del 15 gennaio della *Revue des Deux Mondes* leggiamo un assai importante articolo del visconte George d'Avenel sui grandi alberghi. Per mancanza di spazio siamo costretti a mandarne il riassunto al numero venturo. L'articolo è riassunto anche nell'ultimo numero della *Minerva*.

Albergatori cavalieri. — Sono stati nominati cavalieri del lavoro Pompili e Guglielmina, fondatori di alberghi alpini.

Le Esposizioni

Esposizione di Bologna.

Indetta dal Touring ed organizzata dal Consolato di Bologna e dalla Società per il Risveglio, avrà luogo in quella città nei mesi di maggio e giugno dell'anno corrente la Esposizione dell'industria italiana per il materiale turistico.

Avrà un carattere industriale e verrà ordinata nei giardini della Montagnola e comprenderà le seguenti diverse sezioni: Automobili — Biciclette — Vetture e bardature — Materiale ferroviario — Guide, pubblicazioni e carte — Materiale fotografico — Armi da caccia e difesa — Indumenti ed accessori — Touring Club — Club Alpino.

Presidenti onorari del Comitato generale sono stati nominati i signori avv. Golinelli, sindaco, il comm. C. Sanguinetti, presidente della Camera di commercio ed il comm. Johnson, direttore del T. C. I.; presidenti effettivi pure del Comitato generale i signori Olindo Guerrini e principe Astorre Hercolani.

Il Comitato esecutivo, il quale già ha iniziato con grande attività il suo lavoro ed ha ottenuto l'adesione delle principali fabbriche d'Italia, è composto delle persone scelte a presiedere le varie commissioni che dovranno compiere in breve tempo tutta l'opera di organizzazione.

Questo Comitato esecutivo è composto dai sigg. Carlo Sandoni, presidente, Cesare Negroni, dott. Moreschi, Filippo Buldrini, Antonio Pezzoli, consoli del T. C. I., dal signor Alessandro Rossi, presidente della Commissione finanze, ing. Chiarelli, presidente della Commissione tecnica, conte Bosdari, presidente della Commissione festeggiamenti, ai quali è affidata l'opera direttiva, ed inoltre dai sigg. cav. Coltelli, avv. Bersani, marchese Rusconi, Borgnino, conte Gualtiero Isolani, Bettini, avv. Daddi, professore Beccari, dott. Gino Poli, presidente delle varie sezioni e rag. Zosi, Berti, Frati, segretari generali.

Il Comitato, come le varie commissioni, è composto da elementi giovani, che hanno dato prova della loro capace attività, e che ora lavorano febbrilmente per assicurare nel miglior modo il successo alla bella iniziativa.

L'Esposizione di Milano prorogata al 1906.

Il Comitato esecutivo, riunitosi nel pomeriggio del 21 corrente, dopo ampia ed esauriente discussione in merito alla opportunità di un rinvio della data dell'apertura dell'Esposizione, ha approvato il seguente ordine del giorno:

« Ritenuto dalle notizie assunte che l'apertura dell'esercizio del nuovo valico ferroviario del Sempione non è sicura nei primi mesi del 1905, il Comitato esecutivo delibera di proporre al Comitato generale di rimandare l'inaugurazione dell'Esposizione, fissandola irrevocabilmente per l'aprile 1906 ».

Il Comitato generale (riunito anche per chiedere l'erezione del Comitato dell'esposizione in ente morale, condizione indispensabile per poter ottenere un sussidio del governo) non potè che approvare quanto aveva deciso il Comitato esecutivo, in seguito ad una visita del presidente ing. Salmoiraghi ai lavori del Sempione. La proposta della proroga ebbe tre soli voti contrarî.

Questa proroga (che è la seconda, visto che dapprima l'esposizione era stata fissata pel 1904, poi al 1905, poi al 1906), servirà ad evitare la contemporaneità con Venezia, Liegi e St. Louis, ed a dare una maggiore spinta ed un più preciso concetto direttivo ai lavori; il che non sarà male.

La Esposizione Internazionale di Automobili di Torino.

Nella imminenza della inaugurazione, che avrà luogo il prossimo 6 febbraio, il lavoro dei preparativi è divenuto addirittura febbrile. L'idea genialissima che i Torinesi hanno avuto di bandire nella loro città questa Esposizione speciale, puramente dedicata all'automobilismo, merita un plauso da parte di tutti gli Italiani che debbono essere grati alla industriale Torino di aver presa l'iniziativa di così grandiosa manifestazione senza preoccuparsi di alcuna difficoltà, pur di dare maggior slancio in Italia a questa industria automobilistica che in Francia è ormai divenuta una inesauribile sorgente di lavoro e di benessere per migliaia e migliaia di operai.

Il Touring, sempre pronto a concorrere in tutto quanto si faccia a favore e sviluppo del turismo, figurerà in questa Mostra ed occuperà lo *stand* N. 63. In questo verranno esposti dati statistici sul lavoro delle singole sezioni del Touring; tutte le pubblicazioni sino ad oggi edite (Riviste, Annuarii, Carte, Guide, Profili, ecc.); minuterie, ecc.

Nello *stand* sarà stabilito un ufficio per la vendita di tutte le pubblicazioni, per il versamento della quota 1904, e per l'iscrizione di nuovi soci. Allo *stand* sarà annesso uno speciale salottino di lettura e scrittura a disposizione dei soci del Touring e degli espositori.

Diamo qui appresso la pianta della Esposizione coll'elenco di tutti gli *stand*.

Basta la sola lettura dei nomi delle importanti Case concorrenti, per farsi il concetto che la riuscita di questa Esposizione è già sin d'ora completamente assicurata; il che ritornerà a grande soddisfazione ed onore dei torinesi, che con tanta attività e tanto buon volere si sono accinti all'impresa.

1. Giornale *La Stampa Sportiva*, Torino.
2. M. Beano, Torino.
3. B. Rivella, Torino.
4. F. Bardelli, Torino.
5. F. Gazzera, Torino.
6. G. Pugliese, Milano.
7. P. Oneglia, Torino.
8. I. Giuliani, Roma.
9. C. Vassallo, Carrara.
10. P. Pacini, Pistoia.
11. A. Tocamier, Milano.
12. Engel, Francoforte.
13. S. Dobelli, Roma.
14. E. Pasteur, Genova.
15. Pirelli e C., Milano.
16. Società "Taurinia", Torino.
17. Fabbre e Gagliardi, Torino.
18. Pneumatici *Continental*, Milano.
19. Sindac. *Freno Bowden*, Parigi.
20. V. Croizat, Torino.
21. T. Megevet, Ginevra.
22. E. Balbi, Torino.
23. Carlo Torresini, Padova.
24. Ing. Em. di A Rosselli, Torino.
25. Autom. *De Dietrich*, Parigi.
26. E. Wehrheim e C., Torino.
27. F. I. A. T., Torino.
27 *bis*. Carroz. Ind. Lanza e C. Torino.
28. Autom. "Florentia", Firenze.
29. Corrado Frera e C., Milano.
30. C. Mantovani e C., Torino.
31. Aug. Ferraris, Torino.
32. E. Carpignano, Torino.
33. M. Bonardi, Torino.
34. G. Candiani, Padova.
35. R. Krassich, Milano.
36. S. Sinigaglia e C., Torino.
37. Pesaro Maurogordato e C. Milano
38. E. Paschetta, Torino.
39. G. e C. Fratelli Picena, Torino.
40. Cap. Cantono, Firenze.
41. Treno Renard, Parigi.
42. R. Billiter, Venezia.
43. Ing. Gervis, Torino.
44. E. Reinach, Milano.
45. G. Ferlini, Voghera.
46. L. Negroni, Milano.
47. Stucchi e C., Milano.
48. Bender e Martiny, Torino.
49. Attilio Ghio, Torino.
50. B. Ducco, Torino.
51. M. Ansaldi e C., Torino.
52. Ing. Magnano e Zunini, Savona.
53. Autom. *Mors*, Parigi.
54. Carlo Scotti e C., Milano.
55. N. Quaranta, Torino.
56. E. Cerruti, Torino.
57. F.lli Carello, Torino.
58. Lucco, Torino.
59. Autom. *Serpollet*, Parigi.
60. C. Quagliotti, Torino.
61. Isotta Fraschini e C., Milano.
62. G. G. F.lli Ceirano, Torino.
63. **Touring Club Italiano**, Milano.
64. A. Squaglia, Genova.
65. Auto Garage Alessio, Torino.
66. Matteo Ceirano e C., Torino.
67. E. Foltzer, Rivarolo Ligure.
68. Shenton's Cleaner Vacuum, Genova.
69. Pneumatici *Michelin*, Milano.
70. N. Baranchetti, Torino.

A 211 chilometri all'ora.

Le impressioni di un viaggiatore.

Come abbiamo altra volta annunciato, negli esperimenti fatti sulla ferrovia elettrica militare fra Berlino-Marienfelde e Zossen, si raggiunse la sbalorditiva velocità di 211 chilometri all'ora.

La grande vettura automobile che ha compiuto l'esperimento prende la corrente elettrica da tre fili d'una linea area, con due sistemi di triplice *trolleys*. Questa corrente detta « trifasica » è distribuita ai quattro motori della vettura a una altissima tensione (14 000 volts, mentre quella che mette in movimento i nostri trams è appena di 400 volts). L'impiego diretto della corrente ad altissima intensità è uno dei principî del sistema.

Ecco come il dott. Reichel, che potè viaggiare in uno di tali treni, che si possono veramente chiamare treni-lampo, narra le sue impressioni:

« Tutto è pronto per la partenza; si è già fatta la prova dei freni, gli ingegneri hanno preso posto nella cabina del carro, le stazioni militari lungo la linea sono state avvisate telegraficamente.

« Al segnale dato, il macchinista gira lentamente il manubrio e 14 000 volts passano dal filo aereo nei motori e la corsa incomincia.

« Sono esattamente le 9 e 25 quando lasciamo Marienfelde. L'energia elettrica inviata ai quattro motori è aumentata a poco a poco fino a raggiungere 2,600 cavalli di forza.

« Due chilometri sono già coperti; l'indicatore della velocità segna 120 chilometri. Passiamo Lichtenrade e filiamo a 152 chilometri. Arrivando alla stazione di Malow, la strada s'inflette bruscamente. Noi superiamo la curva assai accentuata, non senza una certa ansietà, colla velocità di 175 chilometri. Istintivamente stringiamo fortemente gli oggetti che sono alla portata della mano, ma il carro scivola senza scosse sulle curve, e il difficile passaggio è già molto lontano da noi. Percorriamo adesso una salita di 5 millimetri al metro senza accorgecene. La velocità aumenta sempre più, corriamo a 185 chilometri all'ora. Nessuna vibrazione, nessuna scossa si avverte. Ci sembra che il carro sia immobile, e che siano gli alberi, le case che fuggono attorno a noi. Il voltametro indica che gli accumulatori della corrente funzionano con regolarità. L'ago dell'indicatore prosegue il suo cammino raggiungendo i 200 chilometri.

« Dei frammenti di ghiaia sono proiettati sui vetri degli sportelli e sulla tettoia della vettura. La celerità è attualmente stupefacente: divoriamo letteralmente lo spazio, e il sentimento della sicurezza è tale che desideriamo di camminare anche più presto.

« Nessuno dice una parola, tutti gli occhi sono fissati sull'indicatore della velocità, non si ode che il rullio delle ruote.

« Improvvisamente un colpo violento, come un pugno sulla tavola, spezza il vetro anteriore della cabina; è un uccello sorpreso nel suo volo e fulminato.

« Passiamo Dahlwitz e sulla piattaforma della stazione abbiamo la rapida visione d'una folla numerosa che emette della grida di evviva. È a questo punto che il treno raggiunge il massimo della velocità, 210 chilometri e 813.

« Siamo ormai al termine del viaggio, ed è tempo di pensare a rallentare. Ecco Raagsdorf e subito dopo Zossen. La corrente è diminuita, e si applicano energicamente i freni. La velocità discende a 164 chilometri e diminuisce gradualmente; un'ultima curva è superata e la massa del carro, pesante novantatremila chilogrammi, si ferma dolcemente a Zossen.

« Sono otto minuti giusti che abbiamo lasciato Marienfelde. Immediatamente tutti si affollano all'ufficio del telegrafo per annunciare il felice risultato di questo superbo *record*. Un ufficiale telegrafa a Guglielmo II mentre che gli ingegneri esaminano il carro che si è mantenuto in perfetto stato. I vetri anteriori della cabina sono ricoperti di mosche e di altri piccoli insetti, appiattiti come se fossero stati schiacciati col pollice ».

Linee in progetto.

Linea Bassano-Trento. — A Venezia, in Municipio, nel gabinetto del sindaco, si tenne la riunione per la ferrovia della Valsugana: presenti, oltre il conte Grimani, gli on. Tecchio, Fradeletto e Manzato, il senatore Ceresa, il presidente del Comitato on. Vendramini e il cav. Rechsteiner, il cav. Frattin, il commendatore Suppiej, presidente della Camera di Commercio, il segretario cav. Canali, il cav. Bortolotto e il cav. Allegri per la Deputazione Provinciale, l'ing. Radaelli, l'assessore Donatelli, l'on. Bertoldi e il cav. Boldrin. La riunione fu soddisfacente per tutti perchè il sindaco ebbe da comunicare una risposta del Ministero dei lavori pubblici, il quale si dichiara favorevolissimo alla linea. Comunicò inoltre la risposta degli ingegneri Almagià e Cesaroni, che proposero di assumersi la costruzione ed esercizio della linea. Le trattative, intavolate da tempo con questi due costruttori, stanno per essere concluse, perchè non si tratta che di accordarsi su particolari di pochissima importanza: nella massima si è perfettamente d'accordo.

Ferrovia Belluno-Cadore. — Si è pubblicata la relazione della Commissione nominata dai sindaci del Cadore, Zoldo e Longarone, col mandato di approntare i dati legali, tecnici ed economici d'una ferrovia da Belluno al Cadore. La commissione (presieduta dall' on. Michele Palatini) propose il tracciato Belluno-Longarone-Ospitale-Perarolo-Piani del Molinà-Piani di Nebbiù; lunghezza chm. 48; costo L. 19.140.000. In una riunione tenutasi di recente a Pieve di Cadore, si approvò il tracciato e si nominò una commissione che si recherà a Roma per trattare col governo. Non possiamo pronunciarci sul tracciato; ma auguriamo in ogni modo che qualche cosa si possa concretare, perchè una ferrovia da Belluno al Cadore (con eventuale prolungamento fino a Toblach) avrebbe grande importanza non solo commerciale e militare, ma anche turistica.

Linea Cuneo-Tenda-Nizza. — I governi francese e italiano si sono accordati sul tracciato della ferrovia Cuneo-Tenda-Nizza. Una linea francese fra Sospel e Breil, invece di salire al colle di Brouis, scenderà alla valle della Bevera per quattro chilometri circa a partire da Sospello. La linea passerà quindi nella valle della Roia, per mezzo di un tunnel, costruito in territorio francese, sotto il monte Gratian, i cui due sbocchi saranno situati in Francia. Il governo francese non si oppone più al prolungamento sino a Ventimiglia della linea proveniente da Cuneo, che passa per la valle della Roia in territorio francese per sedici chilometri. Si costruirebbe a tale scopo un tronco, che si distaccherebbe a tre chilometri circa al sud di Breil dalla linea francese che va a Nizza. In compenso di ciò, l'esercizio della linea fino a Ventimiglia sarà affidato alla Società ferroviaria Paris-Lyon-Méditérranée.

La direttissima Roma-Napoli. — Il ministro dei lavori pubblici ha istituito un ufficio per lo studio dei progetti della direttissima Roma-Napoli e delle altre ferrovie complementari considerate nella legge 4 dicembre 1902, allo scopo di avere gli elementi tecnici necessari per presentare al Parlamento proposte concrete per la costruzione e l'esercizio delle dette linee qualora non fossero concesse all'industria privata. Questo ufficio è stato posto sotto la direzione dell'ispettore capo ferroviario, ingegnere Nicoli, il quale ha speciale competenza in elettrotecnica.

Ferrovie per i Castelli Romani. — La Società per le ferrovie secondarie romane aveva già domandato al governo la concessione della linea Roma-Frascati con rinuncia completa ad una compartecipazione ai prodotti e senza pagamento di alcun canone. La Società poi insisteva sull'allacciamento della linea a Roma-Termini, abbandonando quello già progettato fino a S. Giovanni. In questi giorni fra i funzionari dell'Ispettorato ferroviario e i delegati delle Secondarie romane si sono avute alcune conferenze per discutere queste proposte, le quali dovranno, del resto, formare oggetto di uno speciale disegno di legge.

Ferrovia centrale umbra. — Il comune di Bagno di Romagna, residente in S. Pietro in Bagno, ha indirizzato una lettera aperta ai sindaci dei comuni interessati alla costruzione della ferrovia Forlì-Umbertide-Todi-Terni. È noto come bisogna procedere in simili casi: occorre cioè innanzi tutto che i comuni e le provincie si costituiscano in comitato; e ciò fatto, è indispensabile la compilazione dello statuto, che deve essere approvato dal Consiglio di Stato; poi si deve scegliere il progetto tecnico; allestire

il progetto finanziario; e ciò fatto si passa a domandare il concorso dello Stato.

Studî per la linea Milano-Pavullo. — La Società belga di ferrovie e tramvie nell'Emilia, con sede a Bruxelles, inizierà quanto prima, con approvazione del regio ispettorato governativo, gli studi per un progetto di prolungamento della linea Bologna-Vignola sino a Pavullo.

Linee Francavilla-Lecce e Novoli-Nardò. — Al Ministero del Tesoro ha avuto luogo la sottoscrizione del contratto col quale la Società Adriatica assume la costruzione e l'esercizio della linea Francavilla-Lecce, con diramazione Novoli-Nardò col sussidio di lire 7250, per settant'anni. Questa linea misura la lunghezza di 87 chilometri, e oltre a quelle di Francavilla, Lecce e Nardò, vi saranno le stazioni di Manduria, Erchie-Torre Santa Susanna, San Pancrazio, Guagnano, Salice, Campi, Novoli, Carmiano, Copertino e Galatone: comuni che rappresentano oltre a centomila abitanti. La linea sarà aperta in un periodo non più lungo di tre anni dalla concessione, ma la Società compirà i lavori anche prima di questo tempo. La costruzione non presenta alcuna difficoltà tecnica, e ai lavori si metterà mano contemporaneamente da Francavilla, Lecce e Nardò.

Ferrovia elettrica Torino-Martigny. — Il Consiglio provinciale di Torino ed il Ministero dei lavori pubblici stanno occupandosi di un nuovo progetto che l'ingegnere Radcliffe Ward ha esteso, su una ferrovia a trazione elettrica fra Torino e Martigny. Il progetto, che fu presentato al Ministero dei lavori pubblici colla domanda di concessione per la costruzione ed esercizio della linea, stabilisce che questa va da Torino a Cuorgnè per Front e Valperga; sale a Pont Canavese e Ronco; percorre in galleria una falda del Gran Paradiso da Forzo a Lillaz; tocca Cogne, Morgex, Prè-Saint-Didier, Courmayeur, Prè de Bar, attraversa in galleria il colle Ferret e giunge ad Orsière, ed infine a Martigny nella valle del Rodano.

Il percorso complessivo della linea da Torino a Martigny sarebbe di circa 157 chilometri, colla pendenza del 5 per cento; e se ne propone perciò l'esercizio a trazione elettrica. Con questa linea, la distanza da Torino a Losanna sarebbe abbreviata di chilometri 141 in confronto della linea del Sempione, e di 143 in confronto del Frejus; e notevolmente abbreviate sarebbero pure le distanze da Torino a Parigi, a Basilea, ecc.

Ferrovia elettrica del Garda. — La presidenza del comitato esecutivo per la ferrovia da Verona e da Lasise a Riva di Trento, lungo la sponda orientale del Garda, ha pubblicato un *Memoriale* all'Ispettorato generale governativo delle ferrovie. Attualmente, il progetto fu dall'Ispettorato generale mandato al Ministero della guerra perchè risolva la questione dell'opera fortificatoria richiesta per l'apertura della galleria di confine. La pratica è già passata al Comando Generale di Stato Maggiore e fra giorni questo potrà pronunciarsi.

Alfi-Garda. — Il tronco ferroviario Alfi-Garda che distaccandosi ad Alfi dalla Verona-Caprino, reca la ferrovia fino sul Lago di Garda, fu inaugurato il 31 gennaio.

Ferrovie della Basilicata. — Per oltre un mese ha percorsa la Basilicata una Commissione governativa, composta dell'ing. Margotta, dell'Ispettorato delle Ferrovie, dell'ing. De Sivo del Genio Civile e dell'ing. Capillo dell'ufficio tecnico provinciale incaricata di studiare il problema ferroviario. Si studia di fare una nuova ferrovia che dovrebbe avere lo sviluppo di oltre 300 chilometri e formare una rete comprendente i centri più importanti della provincia, con allacciamenti alle linee principali già esistenti, cioè a quella di Metaponto-Reggio mettendo capo a Nova Satri, con quella di Napoli-Brindisi presso Alvano, alla Sicignano-Lagonegro presso Atena Lucana, alla Spezzano-Castrovillari presso la stazione di Castrovillari, e finalmente alla Bari-Foggia presso Bari.

Sulle linee calabresi. — La Società delle Ferrovie del Mediterraneo introdusse col 15 gennaio parecchie modificazioni nell'orario delle linee calabresi, fra cui la più importante è l'istituzione di una nuova coppia di treni notturni Metaponto-Cosenza, in coincidenza a Metaponto coi treni 1-259 e 252-4 e per Napoli. Questi treni rappresentano una nuova e completa comunicazione da Roma e da Napoli colle Calabrie, in aggiunta alle due già ora esistenti.

Sull'Etna in ferrovia? — Il signor H. V. Pernull lancia nel *Corriere di Catania* l'idea della costituzione d'una società per erigere alberghi a Palermo, Siracusa, Castrogiovanni, Taormina, ed altre località della splendida Sicilia, nonchè l'idea d'una ferrovia che staccandosi dalla circumetnea raggiunga la vetta dell'Etna. Scrive fra altro: " Da questa impresa, gli azionisti, oltre fare opera eminentemente utile per il paese, farebbero un *affare vantaggioso finanziariamente*, e sarebbe pure una grande risorsa per la nobile Catania e per tutta la Sicilia. Mi si dirà: come e perchè sicura? E con quella franchezza di cui sono fiero risponderò: posso, quando mi si chiede, fornire statistiche ufficiali di tutte le ferrovie di montagna in Europa, e specialmente quelle svizzere, che sono in esercizio due o tre mesi in ogni anno, come p. e. quella del Righi e del Pilato, che in tre mesi di esercizio danno agli azionisti un dividendo annuo del 17 al 25 % a seconda della stagione, inoltre da osservare che se le ferrovie Svizzere lavorano da due a tre mesi causa il clima, la ferrovia Etnea, avrà il vantaggio id un continuo esercizio tanto in estate che in inverno, per cui gl'introiti saranno moltissimo superiori a quelle svizzere. Un altro potente fattore allo sviluppo della ferrovia è la costruzione di un grande albergo nella parte più elevata dell'Etna, vicino al bosco e dove abbonda l'acqua. Questo progetto merita la seria attenzione di tutti gli uomini d'affari che cercano un serio investimento, e che desiderano il miglioramento economico di queste popolazioni ".

Sotto i monti e sotto i mari.

Il traforo del Sempione. — Dal bollettino di dicembre dei lavori del Sempione si rileva che la lunghezza della grande galleria era di metri 17898. Essendo la totale lunghezza del tunnel di metri 19,731, rimanevano a perforarsi metri 1833. Dal versante svizzero di Briga la perforazione è sospesa a motivo della sorgente calda che dà ogni minuto secondo circa 75 litri d'acqua a 45 gradi di calore.

— Il *Corriere della Sera* incaricò il suo corrispondente da Losanna di scrivergli se la galleria del Sempione sarà inaugurata nel 1905 o nel 1906. La corrispondenza conclude colla seguente ipotesi:

" 1. Se i cantieri di Iselle e di Brigue non interrompono la perforazione, i 1747 metri che restano saranno finiti per l'agosto prossimo, e il tunnel potrà esser aperto all'esercizio in gennaio o febbraio 1905.

" 2. Se Brigue deve cessare l'avanzamento, limitandosi ai lavori di complemento, gli operai che lavorano dalla parte di Iselle non arriveranno ad incontrare i compagni che lavorano di qui prima del marzo 1905, e il treno inaugurale non potrà passare che in maggio o giugno dell'anno venturo.

" 3. Se, nella peggiore delle ipotesi, le perforatrici non potessero continuare nè dall'una, nè dall'altra parte... preghiamo Dio che ciò non succeda.

" Ma si può consolarsi pensando che è poco probabile che il cantiere di Iselle non possa avanzare ".

Siamo dunque sempre nel campo dei *se*.

Il tunnel sotto la Manica. — Il primo che ebbe l'idea di scavare una galleria sotto il fondo della Manica fu il francese Mathieu nel 1802; ma non se ne fece nulla. Più tardi l'idea venne ripresa dall'ingegnere Tommaso de Gamonel, il quale per quasi quarant'anni, cominciando dal 1832, si dedicò allo studio del problema. Ma quegli che fece progredire di più il progetto, ed incominciò anzi a portarlo nel campo dell'applicazione pratica, fu Michele Revalier, ministro di Napoleone III. Egli propugnò l'audace proposito di riunire con una ferrovia sottomarina l'Inghilterra alla Francia e fondò una associazione collo scopo di fare gli studi e i rilievi necessari. Quest'associazione, di cui egli fu capo fino alla sua morte, ottenne la concessione dei lavori dal governo francese nel 1875, mentre al tempo stesso si costituiva in Inghilterra una forte società di capitalisti, la " Chamel Tunnel Company " per cominciare l'opera dal lato inglese. Nel 1881 si dava inizio al perforamento del tunnel partendo dalla spiaggia della Gran Brettagna, ai piedi della scogliera di Hastings; ma in seguito alle forti opposizioni delle autorità militari inglesi, i lavori, già bene avviati, furono fatti sospendere e quindi fatti cessare. L'idea, che ha dormito per vent'anni, ha ora un nuovo risveglio (come nota il signor Livio Marchetti in un articolo pubblicato dall'*Alto Adige* di Trento); e se ne fanno ardenti propugnatori l'Isaac, presidente della Camera di Commercio di Lione; il belga Nagelmackers, presidente di una grande impresa internazionale di trasporti; un deputato inglese, rappresentante gli interessi di una grande città industriale, lo Schwann.

Ferrovia sottomarina. — Un ingegnere francese, Dehabel, ha fatto il progetto di una ferrovia sottomarina, che allaccerebbe la rete americana, sotto lo stretto di Behring, con la transiberiana. Si dovrebbero costruire due gallerie, l'una lunga 6 chilometri, dal capo principe di Galles all'isola di Diomede, e l'altra di 26 chilometri dall'isola di Diomede al capo Deuef.

Notizie varie.

Treni di lusso. — In seguito ai buoni risultati ottenuti lo scorso anno, il servizio dei treni di lusso in Italia è stato in quest'anno maggiormente sviluppato; e già i primi treni effettuati hanno avuto un concorso di viaggiatori veramente notevole e superiore all'aspettativa. I treni di lusso attuali sono i seguenti: Valigia delle Indie: Calais-Brindisi; Parigi-Roma; Berlino-Napoli-

Palermo; Nord-sud-Brenner-Expres; Berlino-Milano-Cannes; Pietroburgo-Cannes. In Sicilia sono poi i seguenti: Napoli-Messina-Palermo; Messina-Giardini; Palermo-Girgenti; Girgenti-Siracusa. Sono in corso gli studi per aumentare il servizio dei treni di lusso in Sicilia.

Linea Roma-Viterbo. — Al Ministero dei lavori pubblici, sotto la presidenza del ministro on. Tedesco, ebbe luogo una riunione di senatori e deputati per la Roma-Viterbo. I risultati della lunga discussione sono stati parecchi. Si è ottenuto che vengano modificati gli orari a seconda dei desiderati dei comuni, che siano autorizzate le principali stazioni della linea ad accettare anche telegrammi privati, che venga anticipato il cambiamento di orario tanto nella stagione estiva quanto nella stagione invernale, e che vengano migliorate le condizioni generali di illuminazione e di riscaldamento dei treni e delle stazioni della linea. Finalmente fu deciso di conservare la coincidenza sulla linea di Montefiascone.

Il doppio binario Firenze-Prato e Prato Pistoia. - Il 14 u. s. gennaio, col treno diretto di Roma che giunge a Firenze alle 22,55, è stato attivato il doppio binario Firenze-Prato. Con tale impianto, e con quello del successivo tratto Prato-Pistoia in costruzione, si è provveduto alle esigenze dell'aumentato traffico fra Firenze e Pistoia. A rendere così più spedite le comunicazioni fra queste due città, sono stati eseguiti importantissimi lavori, del complessivo importo di 1 400 000 lire.

I « ferry boats » sulla Manica. — S'è costituita una Compagnia anglo-francese per l'istituzione di una linea di *ferry-boats* sulla Manica. I *ferry-boats*, assai in uso nell'America del Nord (e, in Italia, sullo stretto di Messina, per il trasporto dell'ambulante postale e di altri treni tra Reggio e Messina) donde hanno preso il nome, sono battelli attraversati da binari che si allacciano con quelli dello scalo d'imbarco. Una locomotiva porta i vagoni, li spinge e li imbarca. Il battello passa la Manica. Un'altra locomotiva viene attaccata e il treno riparte senza ritardi e senza scosse.

Ognuno comprende l'immenso vantaggio che questo sistema offre a quello fin qui praticato sulla Manica. Attualmente le merci sono imbarcate a forza di gru e scaricate con lo stesso mezzo. Ciò importa una gran perdita di tempo ed una ingente spesa, che saranno ridotte a modestissima cifra con l'uso dei *ferry-boats*.

Il centenario delle rotaie di ferro ricorre nel corrente anno 1904. Fu infatti nel 1804, proprio un secolo giusto, che due meccanici inglesi della Cornovaglia, Vivian e Trewithich, fecero camminare la loro prima locomotiva su rotaie di ferro.

Come in Italia! — Un turista racconta che sopra una linea di tram delle Ardenne, in corrispondenza coi treni della ferrovia, essendosi mostrato inquieto per una corrispondenza messa in pericolo da un ritardo, si sentì dire dal bigliettario, mandato dal macchinista e dal meccanico che essi potevano garantire d'arrivare in tempo... contro una mancia di 50 centesimi.

Il gustoso fatterello è riportato dall'amico T. C. B. nell'ultimo suo *Bollettino*, sotto il titolo lusinghiero per noi: *A l'instar de l'Italie.*

Ecco, tutto il mondo è paese, ma questo, a noi, viaggiando in Italia, non è proprio mai capitato, e sì che giriamo parecchio. Ad ogni modo, se ci capiterà, la racconteremo — con sicura ragione — così: " Come... nelle Ardenne! „

Statistica.

Ferrovie elettriche tedesche nel 1902. — L'*Elektrotechnische Zeitschrift* pubblica una statistica delle ferrovie elettriche tedesche nel 1902, che dimostra il progresso raggiunto in Germania da questo genere di trazione.

La lunghezza totale delle linee esercitate a trazione elettrica era di circa 3000 chm.; inoltre si avevano circa 400 chm. di linee in costruzione. Attualmente, la lunghezza totale delle linee ferroviarie elettriche raggiunge all'incirca la lunghezza di 3800 chm.

L'aumento è stato maggiore del 17 % sull'anno precedente, e la forza elettrica consumata è stata di quasi 30 000 chw., mentre nel 1901 questa forza fu solo di 25 000 chw.

A giudicare dal numero sempre crescente dei depositi di vagoni, si rileva che le ferrovie elettriche sono diventate in Germania uno dei mezzi più in uso nei trasporti attuali.

Il numero delle vetture motrici è ora di circa 12 000 contro 7 300 dell'anno precedente; i vagoni sono 8000 contro 5000 che si avevano nel 1901. La Germania dà quindi un bell'esempio in fatto di sviluppo della trazione elettrica, sviluppo che dovrebbe assumere maggiori proporzioni anche in Italia.

Le ferrovie europee al 1° gennaio 1903 ascendevano a chilometri 296 051. Prime fra tutte per lunghezza erano le linee tedesche, che in complesso avevano 53 700 chilometri, ultime le maltesi con 110 chilometri. L'Italia occupava il sesto posto fra gli altri Stati con 15 942 chilometri; veniva, cioè, dopo la Germania, la Russia, la Francia, l'Austria e l'Inghilterra.

LE STRADE

La larghezza dei cerchioni delle ruote in relazione al carico dei veicoli.

L'argomento non è nuovo per i nostri lettori, i quali sanno quale notevole influenza abbia la larghezza dei cerchioni dei veicoli sulla buona conservazione delle strade. Nel numero del dicembre scorso abbiamo già dato un breve riassunto del regolamento approvato dal Consiglio comunale di Milano, dopo lunga discussione in cui, come sempre in questione d'indole stradale, il nostro L. V. Bertarelli ha portato il contributo della sua autorità e competenza nella materia.

La questione però è talmente importante, che è opportuno il ritornarvi sopra, anche per spiegare gli intendimenti del nostro sodalizio a questo riguardo.

Dal punto di vista tecnico, la questione si può così riassumere: se la pressione che il carico di un veicolo esercita su una strada viene trasmessa per mezzo di ruote con cerchioni ristretti, questi, funzionando a guisa di coltelli, incidono le massicciate anche le più resistenti, deteriorando così la strada e rendendone più gravosa la manutenzione. È quindi necessario proporzionare la larghezza dei cerchioni delle ruote, in relazione al massimo carico a cui può essere destinato il veicolo.

Questa determinazione in pratica non è delle più semplici e fu oggetto di accurate esperienze, di cui rimasero classiche quelle francesi del Morin, Dupuit ed Emery.

Ora però, se può esistere ancora qualche divergenza, nella sostanza il problema tecnico si può dire risolto con soddisfazione, vale a dire si è riusciti con opportune norme a disciplinare la larghezza dei cerchioni delle ruote in proporzione ai carichi, per modo che non restino danneggiate le strade. Ma se dal punto di vista tecnico la questione potè dirsi risolta, non altrettanto avvenne per la questione giuridica, trattandosi di stabilire quale fosse l'autorità che avesse la facoltà di stabilire le dette norme.

La provincia di Milano, nel 1902, ordinò un accurato studio sulla questione, ed il 1° luglio di quell'anno emanava un completo regolamento sulla materia che doveva andare in vigore il 1° gennaio del 1905; ma appunto per le accennate difficoltà giuridiche, quel regolamento non potè ottenere la reale sanzione, poichè esso non avrebbe potuto estendersi alle strade comunali, ove unica autorità competente è il Sindaco. Ed ecco perchè il Municipio di Milano, senza troppo indugiare, fece studiare ed approvare il nuovo regolamento, di cui sui canti della città è annunciata l'andata in vigore pel 1° gennaio 1906.

Eccone le principali disposizioni:

I veicoli di qualunque genere, il cui carico lordo supera i dieci quintali, dovranno avere i cerchioni rivestiti di gomma o di altra sostanza eminentemente elastica; oppure, se si tratta di veicoli a due ruote i cerchioni debbono avere larghezza proporzionata al carico come segue: Non meno di 6 cm. per carichi fino ai 20 quint.; non meno di cm. 8 per carichi compresi fra 20 e 30 quint.; non meno di cm. 10 per carichi fra i 30 ed i 50 quint.; non meno di cm. 12 per carichi che superano i 50 quintali.

Per i veicoli a quattro ruote la larghezza del cerchione sarà non meno di cm. 6 fino ai 30 quint., e non meno di cm. 8 per carichi superiori. Nei carichi s'intende compreso il peso dei veicoli e degli utensili annessi.

Seguono altre disposizioni sulla tolleranza dei pesi, sul modo di misurare i cerchioni, sul trasporto di oggetti indivisibili, di peso eccedente i 70 quint., essendo questo ritenuto come massimo nei casi normali. Sono pure stabiliti i modi di accertamento dei pesi e le ammende che variano da 5 a 50 lire.

Ora, perchè un tale regolamento possa raggiungere il suo scopo nel modo il più efficace, è necessario che esso venga

adottato da tutti i comuni di una data regione, che hanno scambio di veicoli fra loro. A tale scopo la Deputazione provinciale di Milano ha senz'altro fatto suo il regolamento per applicarlo alle strade provinciali, su cui essa ha la competenza. È con ciò un grande passo è già fatto, ma tale esempio deve venire seguito dai comuni, ed ecco dove il nostro Touring intende esplicare l'opera sua, sempre intenta allo scopo finale del miglioramento della viabilità.

Il Touring farà stampare a migliaia di esemplari il regolamento di cui sopra, facendovi precedere una breve dimostrazione sull'importanza somma della questione, ed insistendo sull'interesse che vi avranno gli stessi conduttori di veicoli per non esporsi a continue contestazioni, come pericolo di multe e di spese, quando passando da un comune, diremo a ragione di cerchioni liberi, si avventurano in strade provinciali o comunali ove vige il regolamento.

Questi esemplari saranno pertanto distribuiti ai 1895 comuni della Lombardia, e saranno spediti gratuitamente a richiesta di qualsiasi altro Comune d'Italia.

Poichè bisogna por bene mente all'opportunità che almeno regione per regione le disposizioni siano identiche, per evitare le inutili vessazioni e le difficoltà pratiche a cui si andrebbe incontro con regolamenti diversi in regioni limitrofe.

A questo riguardo, anzi, sarebbe stata provvida una disposizione di legge per tutto il regno nel senso deliberato dal X Congresso degli ingegneri ed architetti tenutosi in Cagliari nel 1902, ove la questione, presentata con un'accuratissima relazione dell'ing. Emilio Gola di Milano, fu strenuamente sostenuta da chi scrive queste righe, ottenendo l'approvazione del seguente voto: « Il Congresso, convinto della necessità di disciplinare con convenienti norme la larghezza dei cerchioni delle ruote dei veicoli in relazione al loro carico, fa voti perchè opportuna legge faccia obbligo alle competenti autorità di introdurre nei rispettivi regolamenti stradali: *a)* le prescrizioni per determinare la larghezza medesima in relazione al carico ed alle condizioni delle strade di rispettiva giurisdizione con un minimo di larghezza; *b)* la misura del carico massimo ordinario anche in relazione alle condizioni climatologiche e locali ».

In questo modo, sarebbe poi facile alle varie Amministrazioni provinciali e comunali di una data regione di stabilire quell'accordo che ora ci accingiamo a conseguire per la Lombardia.

L'importanza dell'argomento ci giustifica dall'esserci alquanto trattenuti su di esso, ma prima di finire desideriamo avvertire che non ci si deve lusingare che l'adozione di queste misure, per quanto generalizzate, debbano senz'altro portare un miglioramento alle nostre strade. Pensiamo bene che l'effetto del regolamento deve essere quello di impedire che *strade buone* si guastino per il cattivo vezzo dei cerchioni taglienti, ma che prima d'ogni altra cosa queste *strade buone* bisogna possederle; mentre pur troppo ciò assolutamente per ora non si può dire. Dunque, anzitutto rendiamo le strade buone; il regolamento sui cerchioni contribuirà potentemente a mantenerle tali, e per intanto avrà per effetto di impedire ad amministratori e sindaci poco zelanti o di attribuire il cattivo stato delle strade ai cerchioni stretti o di voler ritenere inutile una buona manutenzione stradale, perchè tanto (si dice ora) coi cerchioni stretti le strade vengono subito deteriorate.

Dunque, curiamo ad un tempo la malattia e stabiliamo le opportune misure igieniche per conservare poi la buona... salute delle strade.

I propositi del Ministro dei LL. PP. per la viabilità.

Le prime dichiarazioni del Ministro dei LL. PP., on. Tedesco, fatte alla Camera in occasione della discussione del bilancio, danno molto a sperare circa gli intendimenti suoi per la viabilità. Le assicurazioni formali date ai varî interpellanti su tutte le categorie di strade, dalle nazionali alle vicinali, affidano che s'intende seriamente dal ministro di studiare e proporre una serie di disposizioni legislative atte a migliorare la viabilità in tutti i suoi gradi.

La competenza e l'energia dell'attuale ministro, ci inducono a sperare che presto saranno tradotte in atto le varie promesse.

La circolazione sulle strade in Italia.

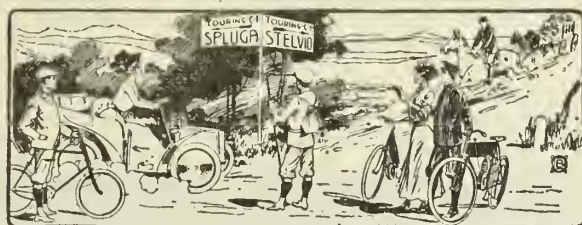
Nella *Rassegna Nazionale*, il sig. F. Caumont-Caimi rivolge una lettera aperta al Ministro dei LL. PP., in cui prendendo le mosse da quanto il nostro Touring pubblicava nell'*Annuario* dell'anno scorso (1), osserva che malgrado gli studî ed i voti del Touring, non si abbia in Italia un regolamento generale che disciplini la circolazione sulle strade. Egli cita esempi per dimostrare come manchino norme precise per sapere come contenersi negli incontri per le strade, variando le consuetudini da luogo a luogo, e si domanda perchè ora, studiandosi un nuovo regolamento per gli automobili, si debba restringersi a questa sola categoria di veicoli e non si studi invece un regolamento generale, rilevando di quanta utilità sarebbe lo stabilire le norme quando s'incontrano due veicoli e quando uno oltrepassa l'altro. E qui passa a citare le consuetudini del tutto contradditorie vigenti nelle varie parti d'Italia e che possono dar luogo a serî inconvenienti.

Ciò tanto più s'impone ora collo sviluppo preso dall'automobilismo, che porta molti viaggiatori da un canto all'altro della nostra penisola, nonchè di quelli forestieri che vengono a visitare il nostro paese.

Non sarebbe dunque cosa difficile il compilare un unico regolamento, facendo una cernita intelligente fra le migliori disposizioni vigenti e togliendo esempio dal regolamento francese, unico per tutta la Francia, che contiene disposizioni opportune e giudiziose, che potrebbero adottarsi anche presso di noi e di cui l'articolo ne cita parecchie.

Noi non possiamo che continuare ad appoggiare quest'idea, già da tempo propugnata dal Touring. ed il momento è dei più opportuni, data la recente nomina di apposita Commissione per il regolameuto di circolazione degli automobili.

Torino, gennaio 1904. Ing. M. TEDESCHI.

(1) *Annuario del T. C. I.* Anno 1903, pag. 195.

CARTELLI INDICATORI

Una delle imprese del Touring, che hanno saputo guadagnarsi la più calda ed universale simpatia, è senza dubbio questa dei cartelli indicatori; ed ancor più ne acquisterà quanto più numerosi andranno spargendosi, sulle strade d'Italia, i bianchi cartelli ed i pali tricolorati.

Le offerte per cartelli e pali continuano, e vanno facendosi ognor più cospicue.

Il Re, che aveva già avuto occasione di mostrare la sua stima e benevolenza per il Touring (di cui conosce e pregia le pubblicazioni e l'opera tutta vasta e complessa) fece per i cartelli una notevole offerta.

Il ministro della Casa Reale, generale Ponzio Vaglia, al nostro console comm. Oreste Lattes (che aveva avuto occasione di richiamare l'attenzione del Re sopra l'impresa dei cartelli), inviava la seguente lettera:

" Sua Maestà il Re mi ha fatto l'onore di tenermi cenno di quanto la S. V. Ill.ma ebbe ad esporre alla Maestà Sua in recente udienza circa il proposito del Touring Club Italiano di provvedere

ad uno speciale sistema di segnalazioni stradali rese necessarie dallo sviluppo dei nuovi sistemi di celere locomozione.

" L'augusto Sovrano, che già ebbe a manifestare il suo interessamento e la sua approvazione alla opportuna iniziativa, ha determinato ora di incoraggiarla materialmente col suo concorso ed a tal fine mi ha ordinato di mettere a disposizione di codesto Touring Club la somma di lire mille, esprimendo desiderio che siano preferibilmente impiegate nel collocamento di cartelli indicatori nella provincia di Roma, che ne difetta assolutamente „.

Auguriamo che l'alto esempio trovi numerosi imitatori nei corpi morali e negli amici del turismo.

* * *

Che la provincia di Roma « difetti assolutamente » di utili indicazioni stradali, come dice il generale Ponzio-Vaglia, noi avevamo già notato nella *Rivista;* e siamo lieti che, oltre al Re, a togliere tale difetto concorra anche quella Deputazione provinciale, che oltre a mettere a disposizione del Touring l'opera dei propri Uffici ed il proprio personale pel collocamento dei cartelli, ha fatto la cospicua offerta di L. 1000.

Alla deputazione di Roma (ed a quelle di Brescia, Siena, Parma e Bergamo), viene ora ad unirsi anche quella di Verona; e certo l'esempio verrà presto seguito anche dalle altre 63 provincie, con alcune delle quali le pratiche sono già bene avviate.

* * *

Nella lista che pubblichiamo più sotto, segnaliamo anche le offerte dei Municipî di Alessandria e Treviso, che vengono così ad unirsi a quelli (che avevano già fatta la loro offerta) di Varese, Brescia, Luserna San Giovanni, Rapallo, Luino.

* * *

Non meno generose e continue sono le offerte da parte di privati.

Come è noto, ogni cartello sarà fregiato del nome del rispettivo donatore.

La presidenza della Commissione dei cartelli indicatori ha nominato a far parte di essa i signori:

Marchese Alfonso Ferrero di Ventimiglia, Torino
Conte Pippo Fossati Reyneri . . . . . Torino
Conte Ludovico Taverna . . . . . . Milano.

Nuove offerte.

Offerte precedenti	L.	6110	Cartelli	N.	577
S. M. il Re d'Italia	„	1000	„	„	50
Deputazione provinciale di Roma . . .	„	1000	„	„	50
Deputazione di Verona	„	45	„	„	2
Municipio d'Alessandria	„	50	„	„	5
Municipio di Treviso	„	60	„	„	6
Municipio di Luino	„	20	„	„	1
Cav. avv. Felice Pizzagalli di Milano . .	„	20	„	„	1
Dott. Gino Modigliani di Firenze . . .	„	100	„	„	10
Cav. Lorenzo Bertolini di Milano . . .	„	50	„	„	5
Conte Gianfelice Ricciolio di Torino . .	„	25	„	„	1
Conte Camillo Martinoni di Brescia . .	„	100	„	„	5
Conte E. Di Bricherasio di Torino . .	„	20	„	„	1
Romolo Bonera di Genova	„	10	„	„	1
Luigi Illica di Castellarquato	„	40	„	„	2
N. U. Luigi Grillenzoni (console di Carpi)	„	10	„	„	1
Continental - Caoutchouc & Guttapercha Compagnie di Hannover	„	100	„	„	10
Cap. Alfredo Cappellini di Firenze . .	„	10	„	„	2
Ing. marchese Ernesto Corsini	„	10	„	„	1
March. Ginori Lisci Lorenzo	„	40	„	„	4
Modigliani Rossi Angelo		30	„	„	3
Club Automobilisti Italia, Firenze		100	„	„	10
Totale	L.	8960	Cartelli	N.	748

Cartelli collocati.

RAPALLO (Genova). — Furono collocati, per cura di quel Municipio, due cartelli di direzione, uno in piazza Cavour indicate la strada provinciale per Genova, l'altro sulla stessa piazza per indicare la strada provinciale per Spezia.

Il Gran Sasso d'Italia.

Della regione dell'Appennino centrale, il Corno Grande è quello che domina non soltanto le montagne del gruppo, ma bensì tutte quelle della catena peninsulare.

La sua vetta si eleva sul livello del mare per m. 2921.

Per la sua formazione di roccia calcarea dalla base alla vetta, gli venne assegnato il nome di *Gran Sasso;* ed essendo tenuto quindi come un vero prodigio delle cose create, continuamente in carovane o isolati, gli alpinisti di

Assergi e Picco Cefalone.

tutti i paesi rendono tributo di ammirazione a questo imponente colosso.

Per l'ascensione si suole partire da Aquila o da Teramo; più comodo e consigliabile però è il primo versante.

Si costeggia la linea ferroviaria Aquila-Solmona, a Bazzano la via carrozzabile devia a sinistra, e per Parganica (grosso borgo di 5540 abitanti si giunge per una stretta valle ai Santuario della Madonna d'Appari.

Per chi si reca in bicicletta in queste contrade, dirò che la via da Aquila fino qui è tutta pedalabile, leggermente in salita da Bazzano, ghiaiosa e mal tenuta dal Santuario ad Assergi.

Sostiamo un momento per ammirare questa località veramente pittoresca.

La valle in questo punto si restringe talmente da non essere più larga di una diecina di metri. Il torrente Raiale vi scorre rapidissimo.

L'assieme delle rocce sovrastanti, la chiesuola addossata a queste, il torrente che serpeggia rumoroso ed il tunnel di 15 metri, sotto cui passa la strada, costituiscono una splendida linea artistica.

Proseguendo oltre si giunge ad Assergi (m. 895 sul mare), piccolo paesello alle falde del picco Cefalone (metri 2532). Quivi si trovano guide, cavalcature, provvigioni da bocca, ecc. Si continua a piedi od a cavallo per una via mulattiera pel vallone di Portella; ed in due ore e mezzo si giunge alla fontana dello stesso nome (1870 m. sul mare), dove zampilla in vari punti acqua freschissima.

Un'ora di marcia ed eccoci al *passo dello Portella* (metri 2256). Questo *passo* è largo quattro metri circa, lungo sei, e pericolosissimo allorchè spira il vento. Il panorama

Da questa località fino alla vetta, l'ascensione è faticosissima. Dopo un'oretta si giunge al *Ghiacciaio* (chiamato Calderone). — Lo Stoppani nel suo libro *Il bel paese* lo con-

Ghiacciaio (Calderone), m. 2890.

che da questo punto si gode verso il nord è splendido, meraviglioso: a guisa di grandioso scenario, il Corno Grande a destra, col suo colore cinereo giallastro, il Corno Pic-

Imbocco nord del tunnel al santuario della madonna d'Appari.

Santuario della madonna d'Appari.

colo, poi dall'ampia *Val Maone*, l'imponente picco *Intermesole* (m. 2646) a forma di enorme cono, chiude l'orizzonte a sinistra. Si valica il passo Portella, e dopo un'ora circa fra leggieri avvallamenti (*Campo Pericoli* e *Conca d'oro*) si giunge al Ricovero (m. 2200).

Esso venne edificato nel 1886, per cura del Club Alpino Italiano, sezione di Roma: è completamente in pietra scalpellata, quindi solidissimo; consta di due camere, l'una riservate (le chiavi della quale sono depositate presso il sindaco di Camarda, nonchè presso la guida Giovanni Acitelli del C. A. I.). In essa vi sono una cucinetta economica in ghisa, delle stoviglie, un tavolo, paglierìcci, ecc.; l'altra, completamente sprovvista di uscio, serve di rifugio a chi non è accompagnato da guide del Club Alpino, ed ai rari pastori quando son côlti dai temporali così frequenti, istantanei e violenti in questi paraggi.

Dal Ricovero si gira pei fianchi di Monte Corno e si giunge in un'ora e mezzo alla *Conca degli Invalidi*, detta così appunto per lo scoraggiamento che assale tutti i gitanti allorchè si para dinanzi ad essi la vertiginosa pendice del *Picco occidentale* (2921 metri). Una sorgente d'acqua quasi gelata e purissima, l'aria frizzante, ed il panorama incantevole vi invitano a riposare e contemplare il selvaggio e difficilissimo *Corno Piccolo* (m. 2637), l'ascensione del quale è stata compiuta per la prima volta qualche anno indietro.

sidera come un ghiacciaio secondario, e l'unico nella regione appenninica. Il suo aspetto, del resto, è maestoso per l'estensione, a guisa di anfiteatro, con sfondo di picchi capricciosi, leggermente in pendenza (dal sud al nord (dapprima, finisce come cascata d'acqua nel sottostante burrone... Ancora una diecina di minuti per una frastagliatissima cresta di rocce ed eccoci alla vetta del Corno Grande...

L'immenso panorama è sublime, incantevole. — Al sud-ovest, in fondo ad un ripido pendio si scorge il passo Portella, pizzo Cefalone, poi la stretta valletta ove scorre rapido il Raiale, più in là Paganica, poi trasversalmente la bella e verdeggiante conca aquilana, in fondo Aquila, più oltre il monte Velino (m. 2487). Al sud il Sirente (m. 2349) in lontananza le alture presso Roma, fra vapori la striscia azzurra del Tirreno e fra leggere nubi, appena percettibile, qualche isola al sud-ovest. Al nord il selvaggio Corno Piccolo, la pianura Teramana, nettamente l'ampia distesa dell'Adriatico colle coste brulicanti di barche variopinte, ed in condizioni favorevoli, scorgesi fin la Dalmazia. Al nord-ovest, in lontananza, l'imponente gruppo dei monti Sibillini col monte Vettore (m. 2477) ed il pizzo di Sevo (m. 2422), il monte Intermesole, il Terminillo (m. 2213), ed incerto fra densi vapori, in lontananza, l'Appennino toscano. Al sud-est il maestoso gruppo del Camicia colle

Ricovero del Club Alpino sul Gran Sasso d'Italia.

vette *Brancastello* (m. 2387), *Prena* (m. 2566) e Camicia (metri 2570), a sinistra il vallone di Isola del Gran Sasso, ed a destra l'ampio campo Imperiale (m. 1600), più in là il gruppo

del Maiella col monte Amaro (m. 2795), e tra questo ed il Sirente la fertilissima valle del Gizio con Sulmona.

Sulla vetta, dove osserviamo, v' è un gran fosso nella viva roccia, che serve benissimo per ripararsi dal vento. La credenza popolare vuole che qui sieno nascosti tesori; finora però nulla è stato trovato, come non una bricciola d'oro si trovò nella famosa miniera d' oro (null' altro che

Pizzo occidentale del Gran Sasso d' Italia (m. 2921).

pirite di zolfo e solfuro di ferro) laggiù al Nord nel vallone oltre il Corno Piccolo, un po' prima delle sorgenti del Rio Arno, località quella, cui venne imposto il nome di Grotta dell'oro!

Uno sguardo a questo meraviglioso panorama, e poi, giù pei grandi brecciai del Sud... in poco tempo si giunge a Ricovero, di lì per passo Portella si ritorna ad Assergi, dove ci attende la vettura o la fida bicicletta, che ci porta ad Aquila.

ROBERTO DURANTINI
Socio del T. C. I.

Società alpine.

La nuova sede del C. A. I. — La sede centrale del C. A. I. (in comune colla sezione di Torino del Club stesso) dal 26 dicembre u. s. è trasportata in via Monte di Pietà, 28. Nella recente assemblea dei delegati tenutasi, sotto la presidenza dell'avv. Grober, nella nuova sede, si approvarono i bilanci e si nominarono le cariche sociali.

Gli Escursionisti Milanesi tennero il 28 u. s. l'assemblea generale dei soci. Si approvarono il bilancio e la relazione su quanto operò la florida società entro il 1903. Si stabilì inoltre di compiere il sabato grasso, una gita alpina al Monte Barro; di ampliare la Capanna Escursionisti sulla Grignetta; di partecipare all'Esposizione di Brescia; di fare la Escursionisti socia della *Società degli Alpinisti Tridentini* e della *Sezione di Sondrio del Club Alpino Italiano*. I nuovi eletti a far parte del Consiglio sono i Signori: Alfredo Giolitti, Antonio Omio, rag. Fabio Valaperta, Cesare Donetta, Michele Revello, G. Zanocco, F. Galbiati, L. Cavalli, E. De Micheli. Presso la Escursionisti s'è istituita una sezione di schiatori; e gli aderenti, già numerosi, si esercitano con grande profitto alla Capanna Escursionisti.

Escursionisti Torinesi. — All' Assemblea generale della benemerita Unione Escursionisti Torinesi, per l'elezione del Consiglio direttivo, intervennero moltissimi soci che riconfermarono quasi completamente la scadente Direzione con meritati plausi per l'impulso vigoroso dato alla Società nel passato anno sportivo. Le cariche restano così assegnate: Fiori a presidente; Filippi a vice presidente; Aicardi, Borano, ing. Marchetti e rag. Falco a consiglieri; Cima, Richetta e Guastalla a revisori.

Escursionisti Veneziani. — Si è fondata anche a Venezia una Società di escursionisti, che ha lo scopo di popolarizzare e diffondere l'alpinismo.

Club Alpino Svizzero. — La sede centrale del C. A. S. è fissata, sino al 1907, in Soletta (Solothurn, Soleure), presso la sezione di Weissenstein. Presidente è il dott. avv. Robert Schöpfer

Paesaggio di montagna. — La Sezione di Torino del Club Alpino Italiano ha promossa una esposizione di bozzetti, studi e disegni originali di paesaggio di montagna. La mostra verrà inaugurata nei nuovi locali sociali (via Monte di Pietà, 28) il giorno 21 febbraio e rimarrà aperta almeno 20 giorni. Gli espositori riceveranno una targhetta-ricordo, ed inoltre la direzione del Club ha deliberato l'acquisto di due o più opere, scelte fra quelle che verranno proposte dalla giuria, che sarà composta di di tre artisti nominati dalla direzione sezionale.

Rifugi.

Elenco dei rifugi. — Nell'ultima assemblea dei delegati del Club Alpino Italiano si discusse lungamente sul progetto di compilare un elenco, con indicazioni storiche e con illustrazioni, di tutti i rifugi del C. A. I. Auguriamo che il lavoro venga presto compiuto, e che esso comprenda tutti i rifugi delle nostre Alpi, sieno o non sieno entro i confini del regno. Un buon elenco dei rifugi, con indicazioni sulle vie per andarvi, e sulle salite da compiersi da ciascuno di essi, sarebbe quasi una guida delle Alpi.

Guide.

Per le guide. — Per l'erogazione del reddito del 1903 della " Fondazione Magnaghi „ la Presidenza della sezione di Milano del Club Alpino Italiano ha diretto alle guide e ai portatori delle Sezioni lombarde del C. A. I. una circolare per invitarle a concorrere ai sussidi e premi che verranno assegnati il giorno 11 febbraio 1904.

Una guida italiana nelle Ande. — E' partita per l'America la spedizione organizzata da lord Wylson per esplorare le Ande della Bolivia. A guidare la spedizione fu chiamato Antonio Maquignaz di Valtournanche, una delle migliori guide delle nostre Alpi.

Varietà.

Un alpinista vescovo. — A Trento, morto il principe vescovo Valussi, fu nominato all'alto posto il teologo don Celeste Endrici, professore a quel seminario. Don Endrici (nativo di Don nell'Anaunia) è, oltre che un appassionato cacciatore, un forte alpinista; ed appena due anni or sono, in compagnia del suo amico e condiscepolo don Raffaele Endrizzi (ora catechista al ginnasio di Rovereto) fece la salita della cima Tosa (m. 3176) nel gruppo dolomitico di Brenta, nel Trentino occidentale.

Esiste il mal di montagna? — Un'appendice dell'*Intelligenzblatt* di Berna dà relazione d'un'interessante discussione tenuta a quella sezione del C. A S. per cercare una risposta alla seguente domanda: *Esiste il mal di montagna?* Uno scienziato, il prof. dott. Kronecker, sostenne che tale male esiste e che trova la sua causa nella dilatazione dell'aria a grandi altezze, che influisce sul cuore; un forte alpinista, il medico dott. Biehly, sostenne che quello che si chiama male di montagna non è che il risultato della stanchezza, e che è un male uguale a quello che può provare uno che si stanca (correndo, camminando, andando in bicicletta, ecc.) in perfetta pianura. L'appendicista si dichiara decisamente di questa seconda opinione.

Solengo. — Nel periodico *Il Giovinetto moderno* leggiamo un articolo firmato *Abba*, che così conchiude:

" Non è da saggio d'andar da solo sulle alte montagne. E' vero che non si godrà di quel profondo e generoso sentimento che viene dal trovarsi al tu per tu con la natura piena di voci e di misteri. I lombardi cento anni fa lo chiamavano con bellissimo nome: *Solengo*. L'uomo è preso da quel sentimento nella selva, nella campagna deserta, nei monti. E chi sa provarlo senza lasciarsi vincere dallo sgomento, torna più forte d'animo nel mondo. Ma andar da solo nelle più alte montagne per provarlo, vuol forse dire non tornar più; e la vita non si deve sprecar così. Essa anche per gli infelici è un dono, e dono che non si riceve due volte. „

L'alpinismo nel 1902. — Nella *Rassegna Nazionale* del primo dicembre u. s. il signor F. Bosazza pubblica la sua diligente rivista dell'alpinismo dell'anno precedente. Ricorda le ascensioni invernali, le ascensioni compiute da donne e da fanciulli, i viaggi alpestri di maggiore lunghezza, l'opera degli italiani fuori d'Italia, i nuovi ricoveri (*Aronte* alle Alpi Apuane, *Nizza* sul Clapier, *Duca degli Abruzzi* presso il Lago Scaffaiolo sull'Appenino Pistoiese), altri lavori in montagna, il Congresso alpino di Napoli, le nuove pubblicazioni. Egli nota: " E' questa la quinta volta che io ho il piacere di esporre nella *Rassegna Nazionale* la cronaca annuale dell'alpinismo e sono lieto di rilevare che anche nel trascorso 1902 ragguardevoli furono i progressi in questo nuovo ramo della attività umana. Senza soffermarmi questa volta ad esporre dati statistici, mi limiterò a dire che tanto il numero degli alpinisti quanto quello delle ascensioni fu in aumento continuo. „

Gite ciclistiche.

Ci sono pervenute, in queste ultime settimane, numerose relazioni di gite ciclistiche compiute nella scorso estate e nell'autunno; e siamo dolenti di non poter pubblicarle, per una ragione che brevemente esponiamo.

Quelle relazioni (alcune delle quali scritte veramente bene) sono frutti fuori di stagione. Il sentir parlare, in pieno inverno, di verdi distese, di fresche cascate, di greggi belanti, di pastorelle sorridenti, di turisti sudanti, è sentir parlare di cose tutte belle, ma che ora farebbero sorridere. Quelle relazioni avrebbero dovuto esserci spedite prima d'ora, molto prima d'ora, appena compiute le gite, quando queste avrebbero potuto venir da altri ripetute; allora alcune di quelle relazioni si potevano o pubblicare integralmente, o riassumere, o ricordare; ma ora, a che servirebbero?

Ora si deve parlare di gite sulla neve; l'automobile è obbligato, su molte strade, a lasciar posto alla slitta, ed il turista, in cambio d'inforcare la bicicletta, di frequente calza gli ski.

E si noti anche che di troppi altri argomenti (come ognuno può facilmente constatare) si deve occupare la *Rivista* nei mesi d'inverno, appunto per poter negli altri mesi dedicare un numero maggiore delle sue pagine alle gite, ai convegni, ai viaggi.

Dunque tutti coloro i quali credono che la relazione delle loro gite possa interessare ai numerosi nostri lettori, ci scrivano presto, molto presto, appena tornati a casa, quando le impressioni sono ancora vive; si limitino a parlare delle cose meno note; ed uniscano *sempre* qualche fotografia, non solo di paesaggi, ma anche, ed ancor più, di monumenti, ponti, edifici, costumi, particolari pittoreschi.

Avvertiamo per ultimo che alle relazioni di gite in terra straniera, preferiremo sempre quelle di gite compiute entro i confini dell'Italia geografica. Abbiamo ancora tante cose da conoscere e far conoscere in casa nostra, che non ci resta proprio tempo e spazio per fare delle scappate all'estero, salvi casi eccezionali!

100 chm. al giorno per un anno. — Il ciclista Lewis Gresse di Levallois (Francia) ha da giorni incominciato il tentativo di un *record* del mondo, molto curioso e abbastanza difficile. Egli è intenzionato di percorrere 100 chilometri al giorno consecutivamente per un anno, qualunque sia il tempo e lo stato delle strade. Il ciclista, che sarà regolarmente controllato, ha incominciato il suo tentativo sul percorso Parigi-L'Isle-Adam che misura appunto 100 chilometri.

Bicicletta Rossi-Melli. — A proposito del nostro articolo (*Rivista* di dicembre) sui *Bersaglieri ciclisti*, ci si fa osservare che il tipo di bicicletta Rossi-Melli (del cui brevetto è proprietario il signor Giuseppe Rossi di Parma) è da tempo in uso nell'esercito. Di tale tipo sono forniti varî plotoni di bersaglieri a titolo di esperimento.

Impiegati ciclisti. — Alla Cassa di Risparmio dell'ufficio generale di posta di Londra sono occupati circa 3000 impiegati. Un terzo circa di costoro si servono della bicicletta per portarsi all'ufficio. L'amministrazione delle poste ha dato ordini perchè sia costrutta una rimessa atta a contenere 1000 velocipedi. Quanta differenza fra i nostri uffici e quelli inglesi! Da noi, a Milano ad esempio, si vieta l'entrata dei ciclisti perfino alla Cassa di Risparmio e all'Intendenza di Finanza!

Galateo ciclistico. — Il ciclismo è così diffuso, così entrato nei costumi, che altrove, nei paesi cioè dove la bicicletta trionfa anche più che da noi, si pensa a codificare, per così dire, una specie di galateo ciclistico. Bisogna, infatti, decider bene, per esempio, se il ciclista, trasportato dalla furia della corsa, è autorizzato, incontrando una signora o un vecchio, a non salutarli altrimenti che con un inchino del capo. E il concedere questa autorizzazione pare tanto più giusto perchè sarebbe in verità molto difficile e alquanto pericoloso per un ciclista anche esperto levarsi il cappello, mentre si trovasse a venir giù per un rapido pendio o ad attraversare di corsa una strada molto battuta.

Un altro punto da stabilire definitivamente, stabilito già, del resto, dalla pratica generale, è la licenza di far visita in campagna in costume ciclistico, sempre che, beninteso, si giunga sulla macchina. È nondimeno, condizione indispensabile per gli uomini, l'avere una giacca sulla maglia; e, per le donne, di avere la gonna corta invece dei calzoni, tanto poco estetici d'altronde e tanto poco accettabili anche se la persona che monta la bicicletta li usi solamente per pedalare. Ma un dibattito non ancora definito verte sui guanti per i ciclisti del sesso forte. Gli uni li esigono, gli altri li proibiscono addirittura. La cosa parrebbe dapprima ridursi a una questione di convenienza, di correttezza e di abitudini personali. Se non che i propugnatori dei guanti sostengono che questi, a parte ogni altra considerazione, proteggono le mani in caso di accidente; gli avversari, invece, dichiarano che niente è più *snob* del portare i guanti, sulla bicicletta, e che i guanti tolgono la completa libertà dei movimenti, nuocciono alla delicatezza del *tatto* e impediscono la traspirazione.

Gli automobili in servizio pubblico.

Le riforme del regolamento.

L'on. Tedesco, ministro dei Lavori pubblici, ha con suo decreto recentissimo istituita la Commissione avente l'incarico di studiare e proporre le modificazioni e aggiunte che fossero riconosciute opportune al Regolamento del luglio 1901 sulla circolazione degli automobili; e di predisporre un disegno di legge per facilitare la istituzione e l'esercizio di pubblici servizi di trasporti con automobili fra località non congiunte da ferrovia o tramvia.

La Commissione, presieduta dal Ministro, è così composta:

Senatori: marchese Carlo Ginori e principe Prospero Colonna di Sonnino;

Deputati: conte Roberto Biscaretti di Ruffia, avv. Carlo Gallini, avv. Tito Sinibaldi;

Edoardo Braggio, direttore generale dei ponti e strade, Tito Zocchi, ispettore superiore delle ferrovie, Domenico Miceli, ispettore del Genio Civile, Angelo Paolucci, capo divisione al Ministero dei lavori pubblici, Gustavo Romanelli, capo sezione al Ministero delle Poste;

Giovanni Silvestri, membro del Consiglio direttivo del Touring Club Italiano, conte Emanuele Cacherano di Bricherasio, presidente del Club Automobilisti d'Italia (Torino), Augusto Massoni, presidente dell'Automobil Club di Milano, Alberto Rignano presidente dell'Unione Automobilistica Veneta di Padova, avv. Cesare Agrati, capo consulente legale del Touring (Milano), cav. Garibaldi Coltelletti, capo console del T. C. I. (Genova), ing. Giuseppe Fucci (Roma), ing. Oreste Lattes, console del T. C. I. (Roma), ing. Fausto Morani (Roma).

La Commissione nominerà un vice-presidente nel proprio seno.

Avranno funzioni di segretario: Capellina, capo sezione al Ministero delle Poste e Soccorsi, sotto-ispettore delle ferrovie.

Notiamo che, per la massima parte, i predetti signori sono soci del Touring. Sono soci vitalizî il marchese Ginori, il principe Colonna, il conte on. Biscaretti (che è anche console), il comm. Silvestri, conte di Bricherasio, (membro del Consiglio), il cav. Massoni, il comm. Ripraro, l'avv. Agrati (membro del Consiglo e Caposezione legale); e soci sono il cav. Coltelletti (Capoconsole), il commendatore Luttes (Console), l'ing. Morari.

Congresso automobilistico.

Il Club Automobilisti d'Italia (Torino), in occasione della Esposizione internazionale di automobili che si terrà in quella città dal 6 al 21 corrente, ha deciso di indire un congresso dei rappresentanti dei principali clubs automobilistici italiani, per discutere le questioni che specialmente li riguardano.

Al convegno di Torino il Touring (gentilmente invitato sarà ufficialmente rappresentato da uno dei Direttori e da due suoi Delegati.

Riunione automobilistica.

Una riunione automobilistica a Milano avrà luogo nei giorni 11, 12 13, 14, 15 maggio. Il programma non è stato ancora definitivamente approvato e andrà soggetto a modificazioni. In ogni modo è certo che la riunione comprenderà prove di resistenza e prove ad andatura libera in piano e in salita se saranno permesse dalle autorità competenti.

Va notato però che c'è grande differenza fra questo genere di prove e le famose corse dove le vetture da corsa partecipanti possono raggiungere velocità strabilianti; in queste prove potranno partecipare soltanto vetture da turismo che saranno divise in 4 categorie: Vetture a 2 posti capaci di portare un peso di 150 chg. — idem a 4 posti di 300 chg. — idem a 4 posti di 450 chg. — idem a 5 o 6 di 600 chg.

Le classificazioni saranno fatte tenendo calcolo della comodità, solidità e praticità della vettura, silenziosità del motore, funzionamento dei freni, consumo, velocità, costo e leggerezza dello *chassis*.

I premi consisteranno in coppe, oggetti e medaglie.

Il programma della riunione è il seguente:

11 maggio Concorso Milano-Bergamo-Lovere-Tirano-Tresenda-Sondrio, chm. 205;

12 mattina — Sondrio — prova di velocità;

12 sera — (Sondrio-Aprica) — prova in salita;

13 Concorso Sondrio-Tresenda-Tirano-Lovere-Bergamo-Milano, chm. 205;

14 Concorso Milano-Brescia e ritorno, chm. 184.

15 Concorso Milano-Cremona e ritorno, chm. 172.

Totale chm. 766.

Le carovane nel 1904.

Per i turisti, il 1904 si annuncia ricco di manifestazioni attraenti e importanti.

Cessato il periodo delle corse vertiginose, che empivano le strade di polvere e le menti di fantasie, l'automobilismo è andato evolvendosi verso manifestazioni meno appassionanti, ma molto più pratiche: lo sport si è mutato in turismo; le idealità della vittoria hanno lasciato il posto a scopi più positivi; l'automobilismo, divulgato dai risultati stupefacenti delle grandi prove di velocità si è imposto anche come mezzo nuovo di locomozione ed entra nelle abitudini delle masse.

Col variare degli scopi, variano anche i mezzi per poterli raggiungere: per la divulgazione dell'automobilismo era necessaria la corsa, per la sua popolarizzazione sono mezzi indispensabili le prove turistiche, i concorsi di resistenza e di regolarità, tutte le altre manifestazioni infine che possano mettere in evidenza la pratica utilità di un portato del progresso e della intelligenza umana.

Il 1904 promette di essere l'anno d'oro del turismo automobilistico. Nel dicembre scorso, al congresso del calendario organizzato dal giornale l'*Auto* di Parigi, collo scopo di riunire i rappresentanti dei principali Automobili Clubs d'Europa, per accordarsi sulle date delle manifestazioni che dovranno effettuarsi nel corrente anno, furono presentati numerosi programmi di prove pratiche e di carovane turistiche.

Queste specialmente hanno assunto particolare importanza, se ciò può dedursi dalla preferenza che gli enti organizzatori ad esse hanno dato.

Non possiamo qui enumerarle tutte nè riportarne testualmente i regolamenti; ma diremo quanto basta per far conoscere gli scopi, le date e gli intinerari delle manifestazioni più importanti, quelle cioè che danno a noi maggiore affidamento di riuscita.

In Italia quest'anno il movimento sportivo e turistico si annuncia intenso. In febbraio l'Esposizione di Torino durante quindici giorni sarà centro di manifestazioni utili e necessarie. Il Salon Italiano, organizzato dal Club automobilisti d'Italia (Torino), e dalla *Stampa Sportiva* metterà in mostra, come già a Parigi, i prodotti dell'industria e i nuovi tipi 1904: l'esposizione durerà dal 5 al 20 febbraio.

Per l'epoca dell'inaugurazione, *La Gazzetta dello Sport*, — che si è fatta organizzatrice di un cimento turistico invernale sul percorso Milano-Voghera-Novi-Genova-Savona-Ventimiglia-Montecarlo-Nizza-Colle di Tenda-Cuneo-Torino-Milano — ha deciso di scegliere Torino come penultima tappa della carovana, che è sorta sotto i migliori auspici e riuscirà senza dubbio bene, dato il numero già ingente di iscrizioni.

Per lo stesso giorno dell'inaugurazione, la stessa *Gazzetta dello Sport*, in unione colla *France Automobile* di Parigi, ha organizzato una carovana automobilistica sul percorso Parigi-Torino, carovana che offre la bella attrattiva di un viaggio automobilistico in comitiva e del valico del Cenisio in islitta, poichè in quella stagione il tratto di strada fra Lanslebourg e l'Ospizio del Cenisio è ricoperto di nevi. Una carovana salirà da Torino al Valico ad incontrare gli ospiti francesi e la doppia carovana entrerà in Torino per l'ora della cerimonia inaugurale.

Dalla Francia, per tale occasione, scenderà in Italia un'altra carovana, proveniente da Cannes. In sua ultima seduta, la Direzione dell'Automobile Club di quella città ha deliberato di promuovere detta manifestazione, che verrà a richiamare nella capitale del Piemonte un forte gruppo di automobilisti.

Ancora non sarà cessata l'eco di queste carovane, che molto appropriamente possono essere chiamate invernali, quando la gran carovana, organizzata dall'ebdomadario parigino *France Automobile*, lascierà la capitale francese; e dopo aver attraversata la valle del Rodano, ubertosa e tranquilla, uscirà lungo il mare a godere il sole della Costa Azzurra, entrerà in Italia e salirà il Colle di Tenda. La carovana avente per meta Roma, passerà attraverso Cuneo, Torino, Milano, Genova, Spezia, Firenze, Siena e Civitavecchia. La data non è stata ancora precisata e non è improbabile che essa debba coincidere con quella del meeting di Milano.

L'Automobile Club Italiano di Milano si è fatto promotore di una riunione automobilistica internazionale, nella quale ecco in riassunto il programma:

11 maggio	— Milano-Bergamo-Edolo-Tirano-Tresenda-Sondrio	chm. 205
12 "	— Prova di velocità in piano	
	" " " " salita	
13 "	— Sondrio-Tresenda-Tirano-Edolo-Bergamo-Milano	" 205
14 "	— Milano-Brescia e ritorno . . .	" 197
15 "	— Milano-Cremona e ritorno . .	" 174
		chm. 781

Questa prima manifestazione del Club automobilistico milanese è attesa con molta curiosità nel mondo dell'automobilismo.

Tra le proposte che saranno prese in esame durante la bella stagione, la principale è certamente quella di una carovana di automobilisti italiani, il cui progetto è dovuto all'ebdomadario torinese *La Stampa Sportiva*, collo scopo di assistere alla gran corsa della Coppa Gordon Bennett, l'unica prova automobilistica annuale, che i governi siano ancora disposti ad autorizzare. Non è peranco precisato il programma; possiamo però accertare che i clubs italiani si uniranno per l'occasione affinchè l'Italia — che quest'anno partecipa alla corsa con tre vetture Fiat — possa essere rappresentata da un gruppo numeroso di *sportsmen*. Meta della gita sarà Hombourg in Germania.

Gli *sportsmen* automobilisti non potranno davvero annoiarsi nel 1904, che sarà indubitatamente un anno d'oro per lo sviluppo e la divulgazione della vettura a benzina.

La grande carovana Milano-Nizza

organizzata dalla "Gazzetta dello Sport"

È anche questo un altro avvenimeuto importante assai vicino a realizzarsi; anzi quando la nostra *Rivista* del febbraio vedrà la luce esso sarà già un fatto compiuto. La partenza della carovana Milano-Nizza avrà avuto luogo il giorno 27 di gennaio e noi siamo spiacenti che il lavoro di composizione e di stampa del nostro periodico non ci permetta di poter attendere neppure le prime notizie, per poterle comunicare ai nostri soci.

Il percorso è così stabilito: Milano-Genova; Genova-Oneglia; Oneglia-Nizza; Nizza-Oneglia; Oneglia-Colle di Nava-Torino.

La carovaua sarà composta di una sessantina (tante sono ora inscritte) di motociclette, ed a queste specie di corsa, si unirà un concorso pratico di carri da trasporto automobili.

Fedeli al nostro programma di curare l'utilità e la prapraticità dell'automobilismo, diamo qualche cenno su due dei migliori carri da trasporto che prenderanno parte al concorso.

Così la maggior parte dei nostri soci, che certo non potrà ammirare al vero questi magnifici veicoli che rappresentano il vero progresso dell'automobilismo, potrà farsene un'idea colle illustrazioni ed i cenni descrittivi che ne diamo più sotto.

È inoltre da notarsi che questo concorso, il primo di tal genere che si fa in Italia, ha una grande importanza particolare, giacchè viene quasi a coincidere con un Decreto del Ministero dei lavori pnbblici che istituisce una Commissioue incaricata di proporre modificazioni ed aggiunte al regolamento per la circolazione degli automobili e predisporre un disegno di legge per facilitare la istituzione e l'esercizio *dei pubblici servizi di trasporto con automobili* fra le località non congiunte dalla ferrovia o da tramvia.

Questa Commissione è presieduta dal ministero, e di essa fanno pure parte, per il Touring, il comm. Silvestri e l'avv. Agrati, membri del Consiglio Direttivo del T. C. I.

Tornando dunque ai carri di trasporto, fra quelli che prenderanno parte alla carovana Milano-Nizza, ve ne sarà uno della Daimler Motoren Gesellschaft di Canstatt.

Questa Casa si è da tempo dedicata alla costruzione di tali veicoli, ben prevedendo che presto la loro indiscutibile utilità si sarebbe imposta.

La figura Iª qui sotto rappresenta un tipo di carro trasporto leggero della portata da 1000 a 1500 chg. Il motore è a due cilindri della forza di 9 HP circa, a valvole comandate, con accensione elettromagnetica; ed è munito del ben noto sistema di raffreddamento Daimler.

Fig. 1.

La trasmissione è a cardano, il che dimostra ancora una volta che non sono assolutamente necessarie le catene per trasmettere grandi sforzi.

Le ruote sono fornite di cerchioni di gomma piena, i quali però possono facilmente essere sostituiti anche da cerchioni di ferro.

Alla gita, oltre a questo carro, parteciperà un'altro di 16 HP a quattro cilindri della portata di 3000 chg. circa.

La figura IIª rappresenta invece un omnibus della stessa casa per trasporto passeggeri, destinato al servizio di diligenza fra Genova e Torriglia. Parecchi amici del Touring ebbero anzi occasione di provare questa macchina con ottimo risultato per le vie non certo leggere di Milano.

Fig. 2

Il motore è di 20 HP, simile al precedente, ma a quattro cilindri invece di due. La trasmissione è a catene.

* * *

Un altro carro da trasporto che prenderà parte alla prova è quello della casa Fiat, di cui diamo la figura.

Il motore da 24 HP è a quattro cilindri, e resta piazzato sotto il sedile nella parte anteriore del veicolo. L'accensione è elettromagnetica, nell'ingegnoso dispositivo Fiat per poter ottenere l'*avance* all'occasione.

Fig. 3.

Il raffreddamento è ottenuto per un mezzo di grande radiatore « nid d'abeilles ».

La lubrificazione è fatta mediante un oliatore automatico situato sul parafango verticale interiore. La quantità di olio immessa nel motore è proporzionale al numero dei giri che esso fa.

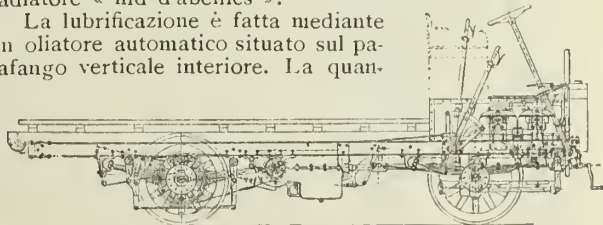



Fig. 4.

Il cambiamento di velocità è a « train baladeur » e la trasmissione avviene per mezzo di catene.

* * *

Per questa importante manifestazione il Touring ha destinato una medaglia d'oro da aggiudicare a quella tra le macchine partecipanti che durante le tappe prestabilite avrà dimostrata la maggiore regolarità di marcia e di funzionamento.

Apparecchio per sostenere e mettere in marcia le motociclette, da fermo.

È una nuova e geniale invenzione del meccanico Ferlini di Voghera.

Nello svilupparsi continuo delle motociclette, mentre la parte motore si avvia già trionfalmente alla perfezione, comincia ora lo studio accurato dei dettagli, e l'apparecchio del Ferlini è appunto uno di questi.

Finora le motociclette si tenevano, diremo così, *in piedi* o con un cavalletto qualunque che viaggiando si lasciava a casa, oppure con

Fig. 1.

un porta-bagagli ribaltabile, fissato al pernio della ruota posteriore che serviva così al doppio scopo di cavalletto e di portatore di pacchi, accessori, od altro.

Se questi due sistemi servivano abbastanza bene per l'unico scopo di tenere in piedi la macchina, e procedere alle necessarie pulizie e riparazioni, rimaneva pur sempre insoluto il problema della messa in marcia.

Tutti si era costretti o a far partire il motore spingendo di corsa la macchina, e saltandovi sopra alle prime esplosioni; oppure montando in macchina e pedalando vigorosamente finchè il motore non fosse partito.

Chiunque ha fatto uso della motocicletta sa benissimo come e l'uno e l'altro modo siano incomodissimi.

L'apparecchio del Ferlini tende a risolvere il duplice problema, di tenere in piedi, quando occorre, la motocicletta, e di poter partire da fermi, standoci sopra.

Fi

La figura 1 mostra il motociclista sulla macchina ferma, mentre l'apparecchio è puntato a terra, e gli tiene sollevata la ruota di dietro, in modo da potere, pedalando, far partire il motore, senza la menoma fatica.

Data la posizione di partenza, descriviamo nei suoi particolari questo meccanismo.

Si tratta di un semplice cavalletto a due gambe rientranti, che si fissa sotto al reggisella della motocicletta.

Fig. 3.

Questo cavalletto può essere chiuso (fig. 2), vale a dire coi due prolungamenti delle gambe rientrate nei tubi inferiori, oppure aperto (fig. 3) e cioè coi prolungamenti che sporgono fuori dai tubi superiori.

Il passaggio dall'una all'altra di queste due posizioni si ottiene con tutta facilità, mediante la manovra di una leva (fig. 3) che si può adattare tanto al manubrio come sotto la sella.

Messa dunque la macchina nella prima posizione di partenza che abbiamo descritta, si pedala e si fa partire il motore.

In seguito, per mezzo della leva di manovra, si fanno rientrare le gambe del meccanismo, entro i suoi tubi superiori. Allora la ruota posteriore viene a toccar terra e la macchina parte, come se si fosse in vettura.

L'insieme dell'apparecchio è assai semplice, e tale (come si vede nella fig. 4, da non complicare nè guastare in modo alcuno l'estetica della macchina.

Quanto alla sua utilità, è indiscutibile. Senza contare la noia, della messa in marcia, sempre faticosa specialmente per le persone di una certa età che non possono con piacere fare dell'acrobatismo ogni volta che debbono montare in motocicletta; vi è il caso di essere obbligati a fermarsi, durante una salita.

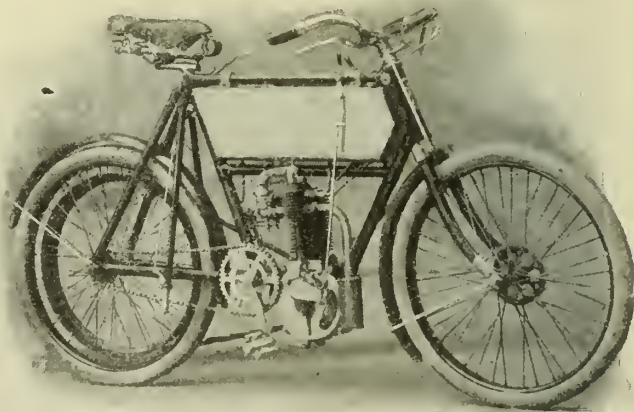



Fig. 4.

Chi non ha provato la difficoltà di ripartire in tale circostanza? L'apparecchio Ferlini in questi casi renderà un impagabile servizio. Si tratta, come abbiamo detto, di una assoluta novità; è quindi possibile che nella pratica essa abbia ancora bisogno di qualche miglioria. Sta però certo il fatto che questo geniale meccanismo, già come si presenta ora, è degno di lode, e di vedersi apprezzato nel mondo sempre più numeroso degli amatori della motocicletta.

Automobilismo pratico

La pompa automobile Magirus.

Per chi si occupa dell'applicazione dell'automobilismo al servizio dei pompieri, riusciranno senza dubbio interessanti le seguenti notizie sopra una nuova pompa automobile.

Le scale su carro automobile.

Dal 1° ottobre 1903 è in prova presso il corpo dei pompieri di Colonia una pompa automobile ideata e costrutta dalla nota fabbrica di apparecchi estintori C. D. Magirus di Ulma sul Danubio.

Questa nuova pompa a vapore presenta il grande vantaggio di poter essere riscaldata mediante qualsiasi combustibile liquido, per es. petrolio, od anche mediante carbone.

Nel deposito, la pompa automobile vien mantenuta col gaz ad una pressione di due a tre atmosfere, in modo che in caso di allarme essa può partire subito ed a tutta velocità.

Appena segnalato l'allarme, il riscaldamento a gaz vien sostituito con quello a petrolio ed in modo da produrre il massimo di vapore il quale funziona così perfettamente che ogni 15 secondi la pressione aumenta di un'atmosfera. In meno di due minuti si porta la caldaia alla massima pressione. Vi è inoltre un dispositivo pel quale il riscaldamento si regola automaticamente su una data pressione del vapore, cioè il riscaldamento diminuisce appena che la pressione sorpassa un certo limite.

Automobile per trasporto dei pompieri e del materiale da lavoro.

La pompa propriamente detta può dare 2000 litri al minuto con un getto di 65 metri circa. La provvista d'acqua del motore è sufficente per permettere alla pompa automobile di percorrere 30 chilometri senza rifornimenti, e la provvista di combustibile permette un percorso di 80 chilometri o può far funzionare la pompa per tre ore senza rifornimento.

Come lo dimostra il disegno, la pompa automobile è fornita di quattro sedili, ha inoltre posteriormente una piat-

taforma per uno o due uomini. Tutti gli accessori, tubi di aspirazione, di pressione, ecc. si trovano sulla pompa co sicchè essa può entrare in funzione appena giunta in luogo. Quando la pompa deve funzionare a lungo sul luogo dell'incendio, essa può senz'altro esser riscaldata a carbone se ciò risulta conveniente.

Le prove pratiche siu'ora fornite dalla pompa diedero ottimi risultati; come veicolo è assai facilmente dirigibile, di funzionamento sicuro e regolare, senza fumo e cattivo odore. Essendo il motore assai potente, si può raggiungere la velocità di 40 chilometri all'ora e superare pendenze del 12 per cento. In una recente prova di resistenza fatta su di un percorso di più che 90 chilometri, non si ebbe il benchè minimo incidente, la velocità media fu di 20 chilometri all'ora; la pressione del vapore si mantenne costantemente ad otto atmosfere ed il consumo di petrolio fu così piccolo che il costo del chilometro venne ad essere di circa L. 0,37. La nuova pompa automobile Magirus sotto tutti i rapporti può esser considerata come un grande progresso nelle costruzioni d'apparecchi per incendio.

La pompa automobile, colla scorta di tubazioni.

Vogliamo aggiungere un'osservazione di indole generale. La rapida diffusione delle pompe automobili per incendio dimostra l' importanza dell'automobilismo più e meglio che non i lunghi discorsi.

Simili veicoli non vengono ordinati come oggetti di lusso o di divertimento, ma perchè si è riconosciuto che costituiscono un reale progresso. E poichè tali applicazioni dell'automobilismo non avvengono soltanto in qualche luogo, ma in molti e contemporaneamente, ne segue che l' automobilismo fa continuamente conquiste che non si lascerà più sfuggire.

In questo senso si devono osservare le figure che riportiamo degli apparecchi per incendio dei pompieri di Parigi.

Di fronte a tali fatti, è indiscutibile che gli sciocchi schiamazzi dei nemici dell'automobilismo divengono una ben misera e ridicola cosa.

Per coloro cui potesse interessare, segniamo l' indirizzo della casa Magirus, che di quanto si riferisce all' estinzione degli incendi s'è fatta una vera specialità.

C. D. Magirus. Ulm sul Danubio.

Nuove applicazioni dell'automobilismo.

Il pedicicl o. — L' inventore è un tedesco. E' una specie di patino a rotelle perfezionato.

In realtà, si tratta piuttosto di un ciclo, l'apparecchio comportando una catena e una moltiplica con ruote d'entrata.

Sopra un prolungamento della suola sono fissati due *cliquets* a molla che s'impigliano nei denti di una catena continua. Questi *cliquets* mordono la catena allorquando il piede s'appoggia a terra e scivolano quando il piede è levato, per modo che la catena è comandata a ogni pressione del piede. Il movimento è trasmesso così alla ruota di comando da un ingranaggio intermediario.

Abbiamo in questo apparecchio un freno che agisce per frizione, con una semplice pressione del piede. Infine la ruota di comando è collocata sotto il centro del piede, ciò che permette di descrivere i più brevi cerchi.

Pare che gli esperimenti fatti diano ragione all'inventore.

Associazioni automobilistiche.

Motociclo-Club. — Nello scorso mese, a Milano, in una delle sale dell'Hôtel Sport, si radunarono (sotto la presidenza dell'avvocato Miglierina) uua cinquantina di motociclettisti rispondendo così all'appello loro rivolto da un comitato provvisorio formatosi allo scopo di fondare un Motociclo Club d'Italia.

Nella discussione si verificarono due correnti, delle quali una voleva fare un club turistico con sede propria, pronto però a favorire ogni manifestazione che possa aiutare lo svolgersi del motociclismo nelle sue varie forme e, naturalmente, anche le corse, sia su pista che su strada; l'altra voleva invece che il club dovesse sorgere soprattutto organizzatore di corse di tutti i generi.

Si approvò per appello nominale questo ordine del giorno:

" Un gruppo di motociclettisti riuniti in assemblea delibera che il Motociclo-Club d'Italia abbia per iscopo l'organizzazione di un *garage* che risponda a tutti i bisogni del turismo motociclettistico e lo sviluppo e l'appoggio di tutte quelle manifestazioni che interessano ed incoraggino il motociclismo e che non abbiano carattere speculativo.

" Nomina una commissione per lo studio di uno statuto da presentarsi all'approvazione dell'assemblea degli aderenti da convocarsi nella prima quindicina di febbraio prossimo ".

Un club internazionale di « chauffeurs ». — E' stato costituito un club internazionale di conduttori meccanici di automobili, col nome " Club international des chauffeurs ", con sede principale a Milano, in via Principe Umberto, 16: e sedi estere in Parigi, rue Boudreau, n. 6; in Francoforte, Goethestrasse, 24; in New

York, 120, Liberty St. Nell'assemblea generale dei soci, discusse le basi dello statuto, si procedette alla nomina del Consiglio d'amministrazione nelle persone di Zecchinato, presidente. Consiglieri Malanchini, Rossi, Pirovano, Ing. Pio. La tassa di iscrizione è stata fissata in L. 3 per soci ordinari e in L. 5 per i soci fondatori.

Sviluppo dell'automobilismo.

L'automobilismo nel Belgio. — Nel 1896 nel Belgio vi erano solo quattro vetture automobili, e cioè, tre costruite in Germania ed una in Francia. Al principio del 1903 esistevano nel piccolo Belgio 84 fabbriche che si occupavano della costruzione di automobili od accessori, rappresentanti un capitale di 32 milioni di franchi e che impiegano 15 400 persone, oltre a 1150 conduttori. Il numero delle vetture registrate al gennaio scorso era in 3300, e cioè, 1000 grosse vetture leggere d'un valore medio di 10 000 lire; 800 vetture leggere d'un valore di 7000 franchi; 400 vetturette da 2000 franchi, e circa un migliaio di motociclette. E' ritenuto che dalle 400 alle 500 vetture girino il Belgio senza essere registrate. Nel solo Brabante al 1 novembre si contavano 1031 veicoli automobili. Il valore dei veicoli automobili sarebbe di 17 milioni. E si deve notare che il Belgio non conta che sette milioni d'abitanti! In proporzione l'Italia dovrebbe possedere 16 477 automobili!

L'automobilismo nel Messico — Il *Mexique*, giornale del Messico, dice che le prime vetture automobili furono introdotte nel Messico nel 1900.

Si fondò poscia una Compagnia che affittava al pubblico vetture elettriche ed aveva stabilito un servizio regolare nell'interno della città. Ma questa Compagnia dovette ben presto sciogliersi e vendere il suo materiale.

Tuttavia le vetture private aumentarono continuamente, e se ne contano oggi nel Messico circa 150 di varie fabbriche e differenti sistemi. Le strade dei dintorni di Messico e quelle della città stessa, fatta eccezione delle strade di asfalto, lasciano a desiderare.

Si è formato un Club automobilistico per ottenere un miglioramento delle condizioni delle strade, soprattutto di quelle che uniscono Messico ai luoghi di villeggiatura di moda, quali Mixcoac, San Angel, Coyoacon e Tlalpan; i quali sono attualmente collegati colla capitale per mezzo di *tramways* elettrici.

Il presidente della repubblica, Porfirio Diaz, e i membri del governo sono soci onorari di questo club.

L'automobilismo e la lingua italiana.

Chauffeur, riscaldatore, macchinista. — Il comm. Arlia si propone la questione se vi sia una voce propria italiana che risponda a quella francese *chauffeur*, la quale denomina colui che dirige l'automobile.

Ecco come parla in proposito:

" *Chauffeur*, in francese, significa colui che attende al fuoco di una fucina, di una macchina a vapore e simile; e tal significato, per l'appunto, noi diamo alla voce *fochista*.

" Nell'automobile, però, non s'adopra fuoco, ma petrolio, benzina o altro olio minerale che sviluppa la forza mediante il riscaldamento.

Considerando ciò, l'autore dice che la voce da usarsi sarebbe *riscaldatore*.

Ma osserva: " Lo *chauffeur* non solo riscalda la macchina, ma la dirige: sicchè occorrerebbe un nome che comprendesse i due incarichi. Invece la voce *chauffeur* non li comprende tutti e due: indica solo il primo ".

E l'Arlia così conclude:

" Da noi, dal guidar la macchina, che mi sembra la cosa più importante, lo *chauffeur* si potrebbe addimandare *macchinista*: nome che si dà a colui che dirige le macchine delle strade ferrate, quelle dei legni a vapore, di mare, quelle del tram a vapore e di ogni altra che sviluppa forza.

" Abbiamo anche la voce *conduttore*, con la quale giust'appunto si denomina chi guida qualsiasi veicolo, che trasporta persone o cose ".

Tutte belle cose; ma la voce *chauffeur* è entrata nell'uso, e nessuno nè la potrà più strappare, nè sostituire.

L'automobile è maschio o femmina? — Il sig. Edoardo Garbarino scrive al *Secolo* una lettera da cui togliamo:

" L'accademico Claretie ha sanzionato che, in francese, debba, la parola *automobile*, essere del genere femminile; in Italia, invece, non ci siamo ancora pronunciati sul genere di questa parola, e c'è chi la fa femminile e chi maschile. Ora chi ha ragione? Nè gli uni, nè gli altri, a mio parere, poichè non essendo, a mio modo di vedere, la parola *automobile* un sostantivo, ma un aggettivo, essa deve, naturalmente, essere del genere del nome sottinteso col quale si accompagna. E perciò se, parlando di un *automobile* alludo, come è nel caso del *Secolo*, ad una vettura, allora *automobile* sarà femminile; se invece ad un carro, ad un furgone, ad una forma di trasporto insomma che vada pel mondo sotto un nome maschile, allora *automobile* sarà del genere maschile.

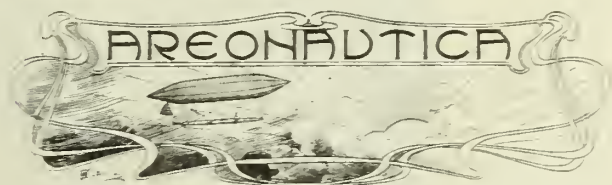
" E perchè diciamo noi *la* funicolare, mentre i francesi dicono *le funiculaire* se non appunto perchè *funicolare* e *funiculaire* non essendo sostantivi ma aggettivi, seguono il genere del nome sottinteso? Ora, noi, in italiano, sottintendiamo in *funicolare* la parola *strada ferrata*, i francesi vi sottintendono *chemin de fer*; *strada* è del genere femminile, *chemin de fer* lo è del maschile; *ergo* in italiano *funicolare* è femminile, in francese *funiculaire* è maschile ".

Non possiamo dichiararci interamente del parere del signor Garbarino, visto che la parola automobile ormai si usa come sostantivo dimenticando che è di fatto un aggettivo. Sarebbe perciò opportuno il decidersi sul sesso dell'automobile; e visto che la maggioranza si è, in pratica, dichiarata per la mascolinità, stimiamo consigliabile lo scrivere *un automobile* e non *un'automobile*.

" Del parere di lui è invece un dotto filologo, il comm. Costantino Arlia, che si è già occupato della questione nel suo libro: *Passatempi filologici*, pubblicato nel 1902 dagli editori Albrighi, Segati e C. di Milano.

L'Arlia, parlando appunto delle discussioni e polemiche che avvengono in Francia sulla parola automobile, dice:

" Lasciando stare che i francesi se la sbrighino tra loro, quanto a noi io dico che essendo la voce *automobile* un adiettivo, essa prende il genere del sostantivo al quale si unisce. Nel caso nostro il sostantivo sarebbe vettura o carrozza; onde vettura automobile, carrozza automobile, e, usando automobile sostantivamente, essa conserva lo stesso genere, perchè si sottintende il sostantivo; il che avviene in altri casi simili come per esempio: *La territoriale, La mobile, La riserva*, dove si sottintende *milizia*; così *votante* sottintende *elettore* e altre simili voci. "

Come si vede, la questione va facendosi grossa. Per decidere, una volta per sempre, se l'automobile è maschio o femmina, sarebbe forse opportuno nominare una commissione medica, che studiasse l'argomento, e ne riferisse al pubblico.

Il pallone dirigibile del capitano Frassinetti.

Il capitano cav. Romeo Frassinetti del 1 reggimento di fanteria, è, in Italia, uno dei rari studiosi del problema aereonautico. Da venti anni egli vi si dedica con passione e con fede e con non piccolo sacrificio pecuniario.

Il capitano Frassinetti (di guarnigione a Verona, ma in licenza a Ravenna, ove ha il suo laboratorio) è venuto a Milano in questi giorni con una speranza: quella che la futura Esposizione possa ambire ad avere un tentativo italiano di aereostato dirigibile; ed ha portato seco tutto il materiale per dimostrare come l'impresa non sia impossibile, dietro i lunghi suoi studi (compiuti a Bitonto, Bari, Ravenna ecc.) che danno buona speranza di successo.

Dapprima egli ha fatto alcuni esperimenti alla presenza di un ristretto numero d'invitati, fra cui l'ing. Canovetti — noto studioso di aereonautica — il signor Negri, presidente dell'Aereo-Club, l'ing. De Marchi, consigliere comunale.

Per gli esperimenti, il capitano Frassinetti si è servito di un piccolo pallone in tutto — fuorchè nelle dimensioni — corrispondente a quello ideale. L'involucro (di *baudrouche*, cioè di carta fatta con budella di bue, più leggera ma meno resistente della seta) è a forma di fuso ingrossato al centro. La nave si distende piatta a una certa distanza sotto l'involucro al quale è allacciata da moltissimi fili. Fin qui nulla o poco di diverso dagli ultimi dirigibili. Ciò che è affatto nuovo — e qui sta l'invenzione del capitano Frassinetti — è il sistema d'impiego della forza dei motori, per la marcia e la manovra dell'aereostato. I motori sono due: uno a poppa e uno a prora; e mettono in movimento due elici a due lembi. La forza calcolata è di 24 cavalli per ciascuno con un peso di circa 4 chg. per cavallo. L'asse delle elici gira in tutti i sensi accompagnato dal rispettivo vapore: in linea orizzontale, obliqua, verticale, con tutti i più sensibili spostamenti. L'azione delle due elici, opportunamente combinata, mentre imprime all'aereostato il movimento, ne regola — a volontà del macchinista — la direzione. Ogni direzione si può ottenere anche in contrasto a quella che dovesse essere regolata dalla zavorra: così che se il pallone tende a salire, le elici lo costringono a discendere, e viceversa. Un intento non ancora studiato e che viene ad essere ris[illegible] [illegible]

stema delle due elici, è quello dello spostamento laterale, senza che il dirigibile abbia ad inclinarsi sul proprio asse. E' superfluo aggiungere che — dato che la dirigibilità è ottenuta colle due elici — non occorre il timone, il quale sarebbe un ingombro inutile.

Nel palloncino sperimentale, al posto dei motori, sono due congegni a movimento di orologeria, i quali mettono in azione le elici. Così il capitano Frassinetti ha potuto presentare l'aereostato in funzione, e ad esso ha fatto subire capricciose giravolte precedentemente determinate. Il pallone si è innalzato, si è abbassato, ha girato su sè stesso come su un perno, oppure descrivendo una curva si è inclinato in tutti i sensi, ha marciato avanti e indietro sempre obbediente ai comandi del pilota, il quale era solo dispiacente di non poter essere sulla nave per potere mutare di là la direzione.

Gli esperimenti furono poi ripetuti, davanti ad un notevole numero d'invitati, nel salone di pattinaggio del Veloce Club. Presentato dal presidente del Veloce Club, nobile Bagatti Valsecchi, il capitano Frassinetti esordì brevemente col dire superfluo in questa circostanza di fare la storia del pallone da Icaro sino a Santos Dumont: si disse solo felice di presentare al pubblico il suo pallone dirigibile.

Eseguì poscia svariati esperimenti, in tutto uguali a quelli dei quali abbiamo parlato.

Sotto gli auspici del giornale *La Lombardia* (il cui direttore, avv. Giovanni Bistolfi, si mostra entusiasta dell'idea) si è aperta una sottoscrizione per raccogliere un numero di azioni (da L. 25) per la costituzione d'una società la quale avrebbe per iscopo:

1° Di costruire un pallone Frassinetti per eseguire in grande gli esperimenti che ora non si possono compiere che con un piccolo modello;

2° Di eseguire viaggi aerei a pagamento col pallone stesso;

3° Di fabbricare palloni, senza bisogno di ricorrere per nulla all'estero.

Le azioni sino ad ora sottoscritte sono oltre 800. Presto si raduneranno i sottoscrittori per la nomina del Consiglio e per l'approvazione dello statuto della costituenda società.

Dal complesso dell'esperimento, i presenti ebbero l'impressione che si tratti veramente di una invenzione degna d'essere applicata in tutta la sua estensione.

Abbiamo voluto assumere informazioni anche sugli studî e lavori del conte Almerico da Schio, il quale, come è noto, da molti anni ha costituito una società per la costruzione d'un pallone dirigibile. I lavori continuano a Schio, per quanto riguarda la navicella; ed il pallone sarà fornito dal parco aereostatico militare di Roma. Il conte da Schio spera che entro l'anno venturo tutto sarà pronto.

All'Esposizione dei mezzi di trasporto a Milano nel 1906, una speciale sezione sarà dedicata all'aereostatica; e speriamo che in essa l'Italia si faccia onore.

Santos Dumont e l'Esposizione di Saint Louis. — Santos Dumont, il celebre brasiliano noto per gli ottimi risultati ottenuti coi palloni dirigibili che prendono il suo nome, ha deciso di studiare il problema della dirigibilità non più col mezzo di palloni a forma di zigaro, ma con palloni sferici.

Egli però al concorso di Saint Louis, che avrà luogo l'anno venturo in occasione dell'Esposizione mondiale, concorrerà al Gran premio di 500 000 franchi col pallone Santos Dumont n. 7 a forma di zigaro, modificato in modo da parare i colpi di vento. Per dare maggiore stabilità al pallone, Santos Dumont ha deciso di spostare il centro di gravità dello stesso abbassando di 12 metri la posizione del motore il quale col radiatore e col serbatoio della benzina peserà 400 chg. Il pallone cuberà m. 1260, il motore avrà un potenziale di 60 HP!

La macchina per volare. — A Kalamazod (Stati Uniti), nella fattoria della Michigan Novelly Company, si sono fatti esperimenti con una nuova macchina per volare.

L'aeroplano della lunghezza di un metro circa, ha percorso circa 30 metri in presenza di numerosi testimoni. La macchina è messa in movimento da una turbina a benzina e la direzione è ottenuta per mezzo di un timone a forma di coda d'uccello. Si sta ora formando una società per la costruzione di un grande modello, col quale l'inventore, certo James Douglas, intende partecipare al concorso di Saint Louis.

1295 chilometri in pallone. — Jacques Balsan ha vinto il premio della massima distanza percorsa in pallone stabilito nel 1902 da Castillon di Saint Victor.

Il premio era di 1000 franchi e doveva essere assegnato a quell'aereonauta che a tutto il 1903 avrebbe percorso il maggior numero di chilometri in pallone. J. Balsan percorse i 1295 chilometri del tragitto Parigi-Madoesa (Ungheria). Il *record* mondiale è sempre quello stabilito il 9-10 ottobre nella distanza Parigi-Korostiches (Russia).

DI QUA E DI LÀ

IL DUOMO DI SPOLETO. — Quanti amano le nostre ricchezze artistiche, si commossero negli scorsi giorni alla notizia che il duomo di Spoleto (provincia di Perugia) minacciava rovina, ed ha bisogno di restauri, ai quali si pose tosto mano. Il duomo, sacro a Maria Assunta, esisteva già nel secolo XI, ma fu ricostruito nel XII, e consacrato nel 1198. La facciata, semplice e maestosa, è di stile lombardo; la porta è del rinascimento. Nell'interno sono, rovinati dal tempo, affreschi di Fra Filippo Lippi, che morì a Spoleto in età di 57 anni, per veleno propinatogli dalla famiglia di colei che egli aveva rapita da un convento e fatta madre. Il Lippi fu sepolto in una cappella del coro, in un monumento (fatto costruire da Lorenzo dei Medici) nel quale in questi giorni le sue ossa non furono più trovate. La disposizione data dall'on. ministro Orlando, di rimuovere subito i monumenti sepolcrali al Lippi e all'Orsini è stata molto provvida, poichè, appena tolto il primo monumento, è caduto il muro di sostegno, di pessima costruzione. Ora si sta rimovendo il secondo, e, per misura di precauzione, verrà prima puntellata la volta. A misura che tali lavori procedono, l'ispettore cav. Sordini fa collocare nei punti della fabbrica, che più meritano di essere invigilati, le necessarie biffe. Il campanile che sorge di fianco al Duomo è costruito con blocchi di travertino, proveniente per la massima parte dalle rovine di edifici dell'epoca romana.

LA CASA DI DANTE. — Verso il 1850 un dotto straniero, appassionato cultore degli studî danteschi, lord Vernon, si provò a sistemare una delle case del gruppo di stabili che ancora si chiamavano degli Aldighieri, ed obbedendo all'impulso del sentimento, più che al consiglio della mente, murò su quella casa la iscrizione seguente: « In questa casa già degli Alighieri nacque il divino poeta ». Nessuna prova certa ci assicura che detta casa fosse proprio quella in cui nacque il divino poeta; e perciò il Municipio di Firenze nominò nel 1862 una speciale commissione, coll'incarico di procedere nelle ricerche storiche sulla casa di Dante; ed a quella commissione, ch'ebbe a riferire nel 1865, una seconda tenne dietro nel 1867, la quale, in base a documenti e mediante disegni, riuscì ad indicare i limiti e le proporzioni della casa e della torre che, dal patrimonio degli Alighieri, erano passate in possesso di Dante. Sulla traccia di tali indicazioni, il Comune si affrettava nel 1868 ad acquistare due stabili, situati l'uno di faccia alla torre della Castagna ed alla via dei Sacchetti, l'altro prospiciente in parte sulla via Ricciarda, i quali si poteva ritenere avessero costituito l'abitazione del poeta. Per questioni finanziarie, il Comune dovette cedere quelle case, e non potè rientrarne in possesso che nel 1902. In recenti restauri fu tratto in luce un architrave con uno stemma giudicato prima per quello dei Della Bella, poi per quello

dei Della Badia; e ciò bastò perchè più d'uno volesse subito asserire essere ciò una prova che la casa di Dante... non è la casa di Dante; non pensando (come nota Luca Beltrami nel *Corriere della Sera*), che quello stemma, posteriore di qualche secolo a Dante, prova solamente che la casa che già fu (sino a prova contraria si può dirlo) di Dante, passò poi in proprietà di altra famiglia.

LADINIA. — Da più parti ci si chiede dove si potrebbero trovare notizie sui popoli ladini, i quali parlano una lingua che (come le altre lingue romanze) è figlia della latina, e che abitano fra il Trentino ed il Tirolo, di quà dalle Alpi, entro i confini dell'Italia geografica, nelle vallate fra la Rienz e l'Avisio. Su quel popolo così interessante si possono trovare notizie in più d'uno degli *Annuari* della Società degli Alpinisti Tridentini; nel secondo volume della *Guida del Trentino* di Ottone Brentari; nell'*Archivio Glottologico Italiano* di Graziadio Ascoli; nei varî volumi di Giovanni Alton. L'anno scorso si occupò dei Ladini, Pio Reina (*Dopo un soggiorno nel Trentino*, nel periodico *La Lettura* di Milano, ottobre 1903); e ad essi dedicò varî articoli il giornale *L'Alto Adige* di Trento (N. 210, 212, 219 e 224). Di recente abbiamo letto sui Ladini alcuni articoli anche nella *Provincia di Padova*, scritti dal dott. G. V. Callegari, e raccolti in un opuscolino pubblicato a Trento. Quelle vallate sono assai interessanti anche sotto l'aspetto turistico, e meritano che i turisti italiani le visitino più numerosi; il che sarà l'anno venturo reso più facile dalla nuova grandiosa strada del Pordoì.

Passo del Pordoi nella Ladinia. *Fotografia di Giovanni Pedrotti.*

UNA TORRE VENDUTA. — La vecchia torre pendente di Bologna, la Garisenda, che con la vicina Asinella è da secoli quasi un emblema della dotta città, la torre che fu resa celebre dai versi di Dante:

> Qual pare a riguardar la Garisenda
> Sotto il chinato, quando un nuvol vada
> Sovr'essa sì, ch'ella in contrario penda:
> Tal parve Anteo...

è stata venduta dal suo proprietario, marchese Francesco Malvezzi Campeggi, al signor Biagio Oppi, mercante di cavalli, il quale la acquistò in nome del barone Raimondo Franchetti, padre dell'autore di *Germania*.

La cittadinanza però avrebbe visto assai più volontieri che il Municipio stesso l'avesse acquistata, ma questo vi si rifiutò per la differenza di un migliaio di lire.

Ora si spera che il Governo, valendosi del suo diritto, compri la torre e la regali a Bologna; ma se il barone Franchetti comperò la torre, non la comperò probabilmente per venderla.

LA CERTOSA. — In seguito alla legge contro le Congregazioni, fatta votare in Francia dal ministero Combes, dovettero abbandonare (in forza dell'intervento della truppa, e malgrado l'opposizione dei valligiani) la lora antica sede anche i monaci della famosa *GrandeChartreuse*, presso Grenoble. Essa venne fondata da San Bruno nato a Colonia fra il 1030 ed il 1040, morto in Calabria nel 1101. La Certosa (così chiamata perchè eretta, in luogo solitario e selvaggio presso il villaggio di *Chartrousse*) era formata allora di sette povere capanne, l'una divisa dall'altra Un po'alla volta fu costruito un grande monastero (con celle distinte, ma riunite in un solo edificio), che fu otto volte distrutto dal fuoco ed otto volte rifatto.

La Certosa di Grenoble.

L'edificio attuale è del 1676. In esso, lungo due corridoi lunghi 300 metri, si allineano 60 quartieri per i monaci-divenuti celebri, anche presso i profani, per la fabbrica,

zione del prelibato liquore che si chiama appunto *chartreuse*, e che d'ora in avanti si fabbricherà, dicesi, in Italia.

In Italia molti celebri conventi presero il nome di Certosa, come: Certosa di Bologna (a 4 chm. dalla città, ai piedi del Monte della Guardia), Certosa di Casotto (su di un colle nel territorio di Garessio, su quel di Mondovì); Certosa di Collegno; Certosa di Firenze (a 4 chm. dalla città); Certosa di Garegnano (presso Milano); Certosa di Ferrara (ora splendido cimitero); Certosa di Napoli (sotto Castel Sant'Elmo); Certosa di Pavia; Certosa di Pesio, in provincia di Cuneo; Certosa di Pisa; Certosa di Roma (Santa Maria degli Angeli; Certosa di Venezia (in un'isoletta a 420 m. da San Pietro di Castello).

LA PRONUNCIA DEI NOMI GEOGRAFICI. — Un socio ci scrive da Terni:

« Scopo del T. è far conoscere i vari luoghi d'Italia: ma la prima condizione per ottenere questo non è forse insegnare come si pronunziano i loro nomi? E' una quetione stravecchia, presentata tante volte nei congressi geografici. Al T. sarebbe facile risolverla in buona parte, perchè i soci delle varie regioni conoscouo con sicurezza proveniente dalla pratica — la pronuncia dei nomi della rispettiva regione: la indichino dunque e scrivano, per esempio, Álcamo, Cásola Valsénio, Búcine, Cíngoli, Cólle-scípoli, Maróstica, Montespértoli, Parático, Pióraco, Rúsino, Umbèrtide, ecc.; e perchè — anche per evitare qualsiasi dubbio — non scrivere anche — *melius est abundare* — Afragóla, Monsampólo, Offída, Pedáso, Perréro, Resína, Soresína, Volvéra, ecc.? Non sarebbe tanto di guadagnato? Non sarebbero tante incertezze di meno abbastanza mortificanti, quando ci si parano davanti? E nel prossimo *Annuario* non si potrebbe indicare questa pronunzia — oltre per quelli terminanti in vocale accentata — per *tutti* i comuni del Regno, i cui nomi siano composti da più di due sillabe? Un paio di soci di discreta volontà per ogni circondario, e qualche centinaio di accenti più in tipografia sarebbero più che sufficienti ».

Il nostro egregio socio ha pienamente ragione; ed è proprio necessario rinnovare la campagna già fatta a questo proposito, da altri. Nella edizione popolare del *Bel Paese* di Antonio Stoppani (fatta dalla ditta L. F. Cogliati di Milano), si può leggere un' utile iutroduzione « sugli accènti tònici come sussidio all'insegnamento della rètta pronuucia », e nel libro gli accenti abbondano, forse anche troppo. Qualche cosa può fare senza dubbio in questo campo anche il Touring; e intanto per cominciare dalla *Rivista*, preghiamo quauti ci scrivono a voler accentare i nomi sdruccioli e tronchi restando sottinteso che quelli senza accento sono piani. Scriveremo dunque *Ágordo, Módica, Ma óstica, Vinigo, Pádova*, per impedire che si pronunci *Agórdo, Modica, Marostica, Vinigo, Padòva;* scriveremo *Cantù, Viggiù, Sorarù*, per evitare che si pronunci *Cántu, Viggiu Sorâru;* ma scriveremo semplicemente *Milano, Firenze, Bologna, Cavaso, Belluno, Rovereto*, perchè la grande maggioranza dei nomi di luogo (come la grande maggioranza delle parole italiane) sono piani cioè hauno l'accento sulla penultima sillaba.

LA LINGUA ITALIANA, LINGUA UNIVERSALE? — Sino dallo scorso anno, alla British Association riunita a Belfast, l'illustre scienziato Federico Branwoll, ha proposto l'adozione della lingua italiana come lingua universale. Egli sosteneva che una lingua universale si imponeva sempre più, e che nessun'altra lingua raccoglieva in sè maggiori meriti e simpatie per esserlo della lingua italiana, per le sue qualità grammaticali, fonetiche e grafiche, e perchè, a differenza delle lingue francese ed inglese e di quasi tutte le lingue viventi, aveva il grande vantaggio di essere parlata come è scritta. Egli patrocinava la lingua italiana, il cui insegnamento voleva si rendesse obbligatorio in tutte le scuole, anche perchè la sua scelta non ecciterebbe le gelosie, come se venissero scelte la francese e l'inglese. La proposta fu anche trovata eccellente dal professore Bonsfeeld; e, caso veramente curioso, non trovò proprio in Italia quell'appoggio a cui avrebbe avuto diritto. L'anno scorso a Siena, nell' assemblea della Daute Alighieri, i signori magg. Perini e prof. A. Bonaventura proposero un plauso al Branwoll; ed ora che questi rinnovò la sua proposta, ne parlano in un recente numero del *Fanfulla della Domenica*, notando fra altro:

« Conviene osservare che con l'adozione di una lingua universale non si tratta già di abolire le lingue nazionali; non ci mancherebbe altro! ma di adottare nelle scuole di tutto il mondo civile un'unica lingua, da studiarsi oltre la propria, invece delle tante che ora s'insegnano e che vengono imparate sì e no, come vediamo che succede anche in Italia, ove nelle scuole medie s'insegnano francese, inglese e tedesco con quei risultati che tutti conoscono! E questi risultati sono tali dovunque, che si è pensato fino ad una lingua artificiale e si ebbero il *volapük* e l'*esperanto* e non so quale altra bizzarria del genere: bizzarria di soluzione di un problema molto serio e che diviene sempre più grave con crescere della rapidità e della facilità degli scambi internazionali e coll'unificarsi della scienza e della cultura ».

LA MALATTIA DEI CAMPANILI. — La caduta del campanile di San Marco da Venezia diventò una malattia epidemica. Molti campanili, sapendo che era caduto quel colosso, si sentirono ammalati, stanchi, desiderosi di coricarsi; e più d'uno di quelli che davano poca speranza di salute, venne abbattuto. Ora è venuta la volta del campanile di San Siro a Genova, che fu condannato a morte, perchè minacciava rovina.

La chiesa di San Siro, la sede vescovile più antica della città, restò dedicata ai Santi Apostoli sino al 985, quando Giovanni II fece trasferire la metropolitana a San Lorenzo.

Questa chiesa era anticamente il luogo di riunione delle Assemblee popolari; ed in essa, nel 1157, Guglielmo Boccanegra venne eletto Capitano del Popolo, e nel 1339 Simone Boccanegra venne eletto Doge. La chiesa, più volte rovinata nelle sommosse popolari, venne sempre restaurata e rifatta.

Campanile della Chiesa di S. Siro a Genova.

Targa obbligatoria per gli automobili.

Il T. C. I. s'incarica di approntare pei propri soci automobilisti la targa di cui ogni automobile dev' essere munito di conformità al decreto 5 maggio 1903.

Indicare al T. C. I. il nome della provincia in cui fu rilasciata la licenza e il numero della licenza stessa.

Prezzo L. 4 franca di porto in tutta Italia.

Gli automobilisti, le cui vetture sieno sfornite della targa, si espongono ad ammende variabili da L. 100 a L. 600!...

GITE e CONVEGNI

Convegno generale turistico a Firenze.

La Direzione del Touring Club Italiano, accogliendo favorevolmente le premure fatte dal Consolato fiorentino ha proclamato « generale » il Convegno turistico che avrà luogo in Firenze alla fine del mese di maggio in occasione del Congresso federale ginnastico.

L'organizzazione del convegno è affidata al Consolato fiorentino e già sappiamo che gli egregi suoi componenti si sono posti all'opera perchè, d'accordo con tutte le altre società ciclistiche e sportive della città, un avvenimento così importante riesca degno del T. e di tutte le altre società cooperatrici di Firenze.

Sappiamo ancora che, tra breve, il Consolato fiorentino porterà a conoscenza di quei Consoci il programma che intenderebbe di svolgere, perchè i volonterosi, che certo saranno numerosissimi, contribuiscano in diversi modi alla buona riuscita della lieta accoglienza. Certo l'appello del Consolato farà sì che nei festeggiamenti della Federazione ginnastica, che ha tanto diritto alla considerazione del T., il Convegno di questo appaia come uno dei più interessanti.

Il Touring al Montenegro.

Dopo le grandi gite nazionali del Touring per l'Italia e nelle sue splendide isole di Sardegna e Sicilia, promosse dal Consolato di Roma presieduto dall'on. Attilio Brunialti, una più grande ne ha ancora stabilito il Consolato stesso, da effettuarsi nel prossimo luglio, e ciò su proposta dei consoli Schupfer avvocato Carlo e Trasatti ragioniere Fernando.

La gita della prossima estate sarà al Montenegro; l'itinerario stabilito è veramente magnifico: da Roma a Brindisi, visitando le diverse città delle Puglie; da Brindisi in piroscafo a Scutari, per riprendere la strada in bicicletta per Cettigne e proseguire per Ragusa, Spalato, Sebenico e Zara. Il ritorno sarà da Venezia o da Ancona, a piacere.

La gita non durerà più di quindici giorni; e noi auguriamo ad essa numeroso concorso e splendido risultato.

Gonfalone
Unione Ciclistica Bassanello.

Società turistiche.

BASSANELLO (Padova). — L'Unione Ciclistica di Bassanello (animatissimo sobborgo di Padova) ha inaugurato il suo gonfalone. L'Unione sorse due anni or sono; conta una trentina di soci, quasi tutti soci del Touring; indisse parecchie gite, prendendo generalmente per meta gli ameni ed interessanti Colli Euganei; organizzò, il 28 e 29 giugno u. s., il convegno ciclistico a Bassanello; intervenne a molti dei numerosi convegni tenutosi lo scorso anno nel Veneto, ed a quello di Piove di Sacco, guadagnò il primo premio.

CASALPUSTERLENGO (Milano). — Per merito del signor Carlo Gambarini si è qui costituita la Società Ciclistica Casalese, che conta ormai quasi 100 soci, fra i quali il bimbo Pierino Bellini, che ha soli cinque anni, e che si è già guadagnata la medaglia d'argento intervenendo al convegno di Belgioioso. Auguriamo che esso possa trovare in Italia tanti imitatori quanti sono i bambini della sua età. La società ha eletto presidente il sig. Gambarini, e segretario il signor Andrea Franzoni, i quali stanno ora istituendo una fanfara ciclistica.

Pierino Bellini.

TORINO. — Il giorno 5 u. s. ebbe luogo l'inaugurazione della nuova sede dello Sporting Club con l'intervento dei rappresentanti di quasi tutte le società sportive residenti a Torino, unitamente alle autorità cittadine. Facevano gli onori di casa il presidente nobile Chiroli, il vicepresidente avv. Debenedetti e i componenti il Consiglio. Parlarono il presidente, il vicepresidente ed il capoconsole del T. C. I. cav. A. Rostain, il quale augurò prospera vita ed allori allo Sporting Club. Agli auguri dell'egregio Capoconsole uniamo ben di cuore anche i nostri per il prospero e brillante avvenire d'un sodalizio sorto sotto sì lieti auspici.

Ottone del Grande, *Il Congo, vita, usi e costumi* Milano, Libreria Editrice Nazionale, 1903 (pag. 234; L. 3,50).

Il primo agosto 1885 (in seguito alle gloriose scoperte geografiche dello Stanley, e ad una serie di pratiche diplomatiche che qui non possiamo riassumere), Leopoldo II re del Belgio comunicava a tutte le nazioni europee la formazione dello Stato Indipendente del Congo e la sua assunzione alla sovranità. Tale Stato ha una superficie che si suppone di 2252000 chmq., ed una popolazione di circa 14000000 d'abitanti. Il governo centrale siede a Bruxelles, il governo coloniale a Boma. Lo Stato ha uno speciale esercito, con ufficiali europei. Molti di questi sono ufficiali dell'esercito italiano, i quali servendo nel Congo non perdono in Italia il loro grado d'anzianità; e ufficiale italiano nell'esercito del Congo è appunto l'autore di questo libro; il quale però, dopo sedici anni di servizio in Italia, aveva presentate le sue dimissioni, e riuscì infine ad arrolarsi come tenente nel Congo.

Partito da Anversa il 16 marzo 1900, con diciotto giorni di navigazione giunse a Banana, alla foce del grandissimo fiume, donde, risalendo questo, a Boma, che è la capitale.

L'autore, dopo alcune indicazioni generali sulla formazione e sul governo dello Stato, parla delle sue gite alle principali località dell'interno, e quindi aggiunge vari capitoli sulle razze, lingua, cibi, abitazioni, vesti, usi, costumi, flora, fauna, arti, industria, commercio, prodotti, ecc. Il Del Grande scrive alla buona, con semplicità e chiarezza, e raccoglie nel suo libro molte notizie ed osservazioni.

Se il libro avesse ad avere un'altra edizione, sarebbe desiderabile che esso venisse adornato di illustrazioni migliori, e d'una carta geografica più accurata.

Adolfo Venturi, *Storia dell'Arte Italiana; vol. III;* Milano, Ulrico Hoepli, 1904 (L. 30).

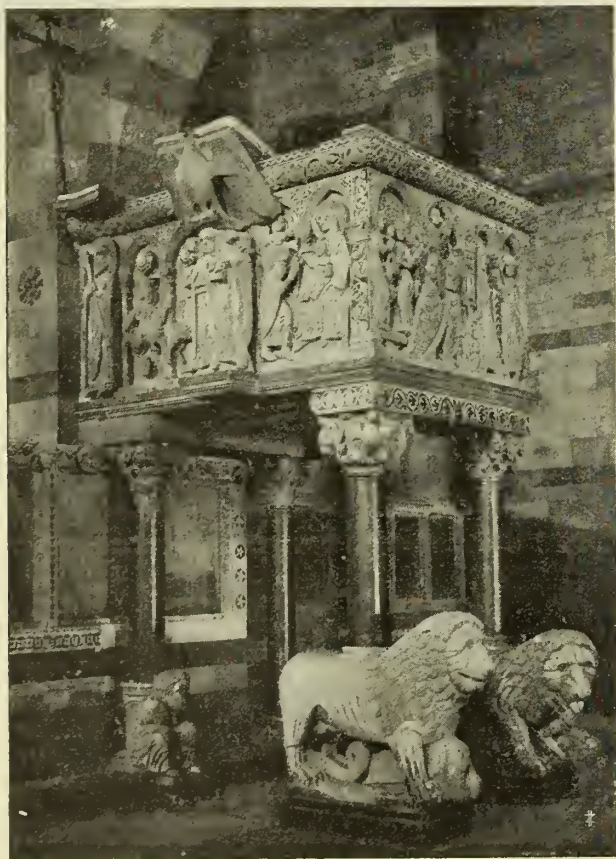
Come è noto, l'editore Ulrico Hoepli imprese, con coraggio veramente straordinario, la pubblicazione di un'opera colossale, che ci è ormai invidiata anche dall'estero; cioè la *Storia dell'Arte Italiana* di Adolfo Venturi.

Il primo volume (pag. XVI-558, con 462 illustrazioni; L. 16) uscì nel 1901, e va dai primordi dell'arte cristiana sino al tempo di Giustiniano; il secondo (pagina XXIV-674 con 506 illustrazioni; L. 20), uscì nel 1902, e va dall'arte barbarica alla romanica; ed ora esce il terzo (pagina XXVIII-1014 con 900 illustrazioni; L. 30) che tratta dell'arte romanica, cioè della storia dell'arte italiana nei secoli XI e XII.

Pregio di quest' opera (di cui, per la natura della nostra *Rivista* non possiamo fare che un semplice cenno) è principalmente quello di essere *originale* nel testo e nelle illustrazioni. Le ricerche fatte dall' autore, fin nei più umili e meno conosciuti villaggi italiani, sono veramente meravigliose; come lo sono le cure dell'editore nella riproduzione speciale dei principali monumenti e di infiniti particolari ricordati nel testo.

Nello sfogliare queste pagine ci passano davanti non solo le più note cattedrali dell'Alta Italia, da Modena a Piacenza, da Parma a Ferrara, da Borgo San Donnino a Verona, da Como a Padova, ma ben anche le torri campanarie di San Benigno, di Susa, d'Ivrea, d'Aosta, di Gaeta, di Palermo, e chiostri, e pulpiti, e battisteri, e porte, e colonne, e capitelli, ed altorilievi, e musaici, ed affreschi; tutto un tesoro di cose o ignote o poco note, illustrate colla figura e colla parola.

Diligenti indici facilitano la ricerca delle notizie che più c'interessano.

L'opera del prof. Venturi (che con essa si erige un vero monumento) consterà di sette volumi. E' in preparazione il quarto, che si occuperà del Trecento, e seguiranno il quinto (il Quattrocento), il sesto (il Cinquecento), il settimo (dal secolo XVII all'arte contemporanea).

Pulpito del Duomo di Barga.

L'ultima parte di questo terzo volume si occupa specialmente della scultura nella Toscana, prima che Nicola d'Apulia la portasse a grande altezza; ed in questo campo studia specialmente gli amboni dei pulpiti, retti da colonne, poggiati su leoni; e passa in rassegna i pulpiti di Volterra, di San Bernardo d'Arcetri, di San Michele ai Groppoli (sulla strada da Pistoia a Pescia), di Brancoli (provincia di Lucca), di San Bartolomeo in Pantano a Pisa, e (per tacer d'altri) di Barga (nella valle del Serchio) che qui riproduciamo.

Se qualche ciclista passasse da quelle parti, non si lasci sfuggir l'occasione di spendere pochi minuti per imparare a conoscere l'uno o l'altro di quei tesori.

Continental, *Handubch für Automobilisten;* Hannover, Continental, 1903.

Due anni or sono la Continental Caoutchouc und Guttapercha Compagnie di Hannover pubblicava un breve opuscolo *Die Behandlung des Continental Motor Pneumatics,* che ebbe buon successo; ed ora distribuisce ai suoi clienti un grosso volume di quasi mille pagine, cioè un *Manuale per gli automobilisti.*

Il libro contiene numerose notizie utili all'automobilista in Germania.

Per quanto riguarda l'estero, non c'è che qualche breve cenno. Per quel poco che si riferisce all'Italia, tali cenni sono incompleti ed in arretrato. Nella lista dei club automobilistici è ricordato (col vecchio indirizzo) il solo Club di Milano, mentre sono dimenticati quelli di Torino e di Padova; e se si dovesse credere a questo manuale, l'Italia non avrebbe alcun periodico che si occupi di automobilismo.

Al volume è annessa una carta che indica (coi dati chilometrici) le principali strade della Germania che possono venire percorse dagli automobili.

Thirion et Bonnet, *Résumés de Brevets d'invention automobilisme*, Paris, Belin et Compagnie, 1903 (pag. 160).

In questo volume, uscito di recente (e stampato in carattere fittissimo in due colonne), gli autori dànno un cenno di tutti i brevetti d'invenzione depositati in Francia anteriormente al gennaio 1902. E' un lavoro compiuto con grande diligenza e che deve aver costato ai suoi compilatori una non comune fatica. Ogni invenzione è illustrata da cenni tecnici resi più comprensibili dalle vignette; ed il profano, scorrendo queste pagine, non può non meravigliarsi nel considerare quanto ingegno, quanti studî, quante prove pazienti furono necessarie per portare (con modificazioni e perfezionamenti continui dei più minuti congegni) l'automobile alla sua forma attuale.

Reynaud, *Aosta et sa vallée*, Turin, Roux et Viarengo, 1904 (pag. 228; L. 2,50).

Non mancavano buone e numerose guide della Valle d'Aosta, che è, sotto questo aspetto, una delle valli più fortunate d'Italia, per numero e per valentia d'illustratori; ma non riuscì per questo meno gradita ed utile la guida che presentiamo, distribuita agli intervenuti al congresso alpino dello scorso settembre.

Questa guida Reynaud si distingue dalle altre per l'eleganza della edizione, la quantità e varietà delle vignette, e la bellezza dei panorami e delle carte.

Precedono alcune pagine con indicazioni pratiche (alberghi, salite, tariffe di guide, ecc.), riassunte in tabelle; e poi segue la vera guida, con succinte indicazioni storiche, artistiche, turistiche, alpinistiche, tanto sulla valle principale che sulle secondarie (Gressoney, Valtournanche, Valsavaranche, ecc.).

E' questa indubbiamente una guida pregevole, e che specialmente sotto l'aspetto artistico segna un grande passo nel campo delle guide italiane.

Fatte collo stesso metodo e adorne degli stessi pregi sono altre due guide Reynaud gentilmente favoriteci; quella di *Rapallo e pintorni* in lingua tedesca e quella di *Bordighiera* in inglese.

Enrico Clerici, *Resoconto sommario delle escursioni fatte nei dintorni di Siena ed al Monte Amiata nel settembre 1903;* Roma, Tip. Filippo Cuggiani, 1903.

In questo opuscolino (estratto dal *Bollettino della Società geologica italiana*), l'autore descrive, sotto forma di guida geologica delle regioni traversate, le gite compiute da lui assieme ad altri studiosi, alla Montagnola Senese, alla Miniera delle Cetine, a Monte Arioso, al Monte Amiata. L'opuscolo è adorno di parecchie vignette.

Giornali e Riviste.

Arte fotografica. — Con questo nome il periodico *Il Progresso fotografico di Milano* (diretto dal prof. Namias) che è entrato nella XI annata, ha pubblicato un ricco supplemento di gran formato che è dato in dono agli abbonati. Esce tale supplemento in due puntate annuali contenenti ciascuna dodici tavole con capolavori fotografici o riproduzioni di quadri. Le tavole sono stampate colla più grande perfezione in fotocalcografia, autotipia e fototricomia.

Italia Alpina. — Ha cominciate in Aosta le sue pubblicazioni il periodico *l'Italia alpina,* che ha per direttore il dott. Efisio Giglio-Tos, e per redattore capo il dott. Camillo Panizza. La redazione nel suo programma annuncia, fra altro, che il periodico conterrà fra le sue rubriche, in ogni numero, " un notiziario di quelle grandi e benemerite associazioni, che sono il Club Alpino, il Touring Club e la Dante Alighieri, nonchè di tutte quelle altre istituzioni, che si propongono consimili scopi „. Auguri.

Libri nuovi.

Dott. Piero Favari, *I consigli del dott. Petrus;* Milano, tipo-litografia Agraria, 1904.

Conte Riccardo Bonari, *La cooperazione a Carpi;* strenna pel 1904; Carpi, Rossi, tip. Commerciale, 1903.

Eugenio Garzolini, *Iride;* versi, seconda edizione; Trieste, tipografia G. Balestra, 1904.

Doni fatti alla biblioteca.

Emilio Tagliabue, *Strade militari della Rezia e del Ticino negli anni 1496-1519,* (estratto del *Bollettino Storico della Svizzera Italiana* gennaio-marzo 1901); Bellinzona, tip. e lit. El. Em. Colombi & C., 1901.

Umberto Bandini, *Il palio di Siena:* appunti ed impressioni, seconda edizione con aggiunte e correzioni; Siena, Riccardo Broggi, 1887.

Riviste ed Annuarî.

Ringraziamo i seguenti signori per l'invio delle *Riviste* e *Annuari* arretrati.

Eugenio Lombardi, di Farnetella; Alloatti Giovanni, console del T. a Fenestrelle; tenente Roberto de Gennaro, di Torino; dott. Arturo Frova, di Milano; cav. rag. Aurelio Santini, di Falconara Marittima; Il Consolato di Torino; Roberto Bernasconi, di S. Maria Capua Vetere; capitano Primo Azimonti, di Verona; Bassetti dott. Antonio, di Sesto Calende; Marra Giovanni, di Milano; Giudici Davide, di Milano; Federico Cantelli, console di Sondrio; Abeni Giuseppe, di Serra S. Quirico; Gallarati ing. Dionigi, di Napoli; Bellasio G. B., di Milano; Augusto Leonzi, di Viareggio.

GIUDICATI TURISTICI.

Contravvenzione automobilistica

L'accusa è tenuta a dimostrare come l'automobilista procedesse a velocità superiore ai limiti determinati dal regolamento automobilistico, e in mancanza non può ritenersi il reato. (*Causa Mario Crespi - Dif. avv. Agrati - Sentenza 31 dicembre 1903 - Pretura di Bergamo. Rivista del T., febbraio 1904*).

Automobili: ritardo di consegna

I costruttori d'automobili che ricevendo un'ordinazione determinano una data fissa per la consegna, in caso di ritardo, possono essere obbligati al pagamento dei danni ed anche alla risoluzione del contratto. (*Trib. de la Seine, 20 aprile 1901. P. Annales Judiciaires, ottobre 1903, pagina 1*).

Automobili: consegna non precisata

È stato giudicato che anche la clausola " all'incirca „ applicata alla data per la consegna di un automobile non può ritardare mai in nessun caso la consegna di oltre un mese, anche se ciò sia dovuto in parte a modificazioni di dettaglio volute dal compratore. *(Trib. di Commercio de Nantes, 5 maggio 1901. P. Annales Juduciares, ottobre 1903, pagina 2).*

Velocipedi: consegna non indicata

Anche quando non è stata stipulata nessuna data per la con segna, non per questo il costruttore può ritardare eccessivamente la consegna della macchina, e il Tribunale, ravvisando tale eccessivo ritardo, può dichiarare risolto il contratto, e tenuto il costruttore ai danni. *(Trib. de Lyon, 30 maggio 1902. P. Annales Juduciares, ottobre 1902, pagina 3).*

Falsa réclame

Un avviso affisso in un negozio di biciclette, indicante che una corsa è stata vinta con una determinata macchina, quando invece il vincitore montava una macchina d'un'altra marca, costituisce un fatto che reca pregiudizio agli interessi del costruttore della marca vincitrice e perciò può pretendere il pagamento dei danni dai fabbricanti che si sono falsamente attribuiti il successo. Vi ha responsabilità da parte di questi ultimi anche quando l'avviso sia stato affisso a loro insaputa da uno dei loro dipendenti.

I giornali che hanno riprodotto la falsa notizia sono ugualmente responsabili malgrado la loro buona fede e possono essere condannati alla rettifica dell'errore e al pagamento solidale dei danni al costruttore della marca che realmente arrivò prima nella corsa. (*Trib. di Commercio de la Seine - 26 novembre 1902. P. Annales Judiciaires, novembre 1903, pag. 18*).

Investimento, responsabilità

L'automobilista non è tenuto a risarcire il danno derivato ad un carrettiere, quando è provato che causa di tale investimento fu piuttosto la negligenza e l'imperizia del carrettiere che non la velocità e il mancato segnale da parte dell'automobilista. (*Trib. di Bologna - sentenza 3 agosto 1903. Rivista del T., Febbraio 1904*). Vedi sotto intero motivato.

SENTENZA.

Tribunale di Bologna 2 agosto 1903.

INVESTIMENTO AUTOMOBILISTICO.

Causa Contini (avv. Palmieri) contro dott. Sanguinetti (avv. Giordani).

Omissis . . . .

Il Contini pretende che il dott. Sanguinetti siasi obbligato a pagare la multa purchè il Contini si obbligasse di addossarsi la colpa dell'accaduto. Ma tale ragionamento del Contini è infondato in fatto perchè esso presuppone che il Sanguinetti si riconoscesse in colpa, che conseguentemente vi fosse dal lato suo il bisogno di riabilitarsi di fronte al pubblico per la sua abilità di automobilista e per la sua prudenza di uomo d'agiata ed elevata posizione sociale, dall'altro lato un danno emendabile. Ma non è così. Il Sanguinetti non pretese che il Contini si assumesse la colpa che non aveva, pretese invece che riconoscesse la propria colpa per essere stato sul di dietro della biroccia, per avere lasciato la redini della mula al suo ragazzo, per avere costui sbagliato nel tirare una redina invece dell'altra. Tutto ciò risulta dalla deposizione Pagani, il quale non dice già che il Sanguinetti promettesse di pagare la mula se il Contini si fosse assunto la colpa che non aveva; dice che il Sanguinetti soggiunse *che avrebbe pagato anche la mula* purchè il Contini avesse *riconosciuto essere stato egli la causa del fatto,* cioè a dire che avesse riconosciuto il proprio torto. Nè la deposizione del Pagani può intendersi diversamente, attese le deposizioni di tutti gli altri testi esaminati ad istanza del Contini, i quali ammisero concordemente che l'urto avvenne perchè il ragazzo di costui si sbagliò nell'afferrare le redini e nel tirarne una invece dell'altra. Ora è giustissima l'osservazione della sentenza appellata, e cioè essere un controsenso che il Sanguinetti si volesse obbligare per dei danni che non riconosceva avere dagionati, che voleva invece fossero riconosciuti cagionati dal Contini. Manca dunque la base del contratto sunnominato preteso dall'appellante; il *do ut des* non possibile perocchè il Contini nulla poteva dare in quel momento, voltacchè il Sanguinetti pretendeva da lui non l'addossamento della colpa che non gli spettava, ma il riconoscimento di quella che aveva commesso esso stesso. Non potendo sussistere detto contratto innominato, bisogna convenire con l'appellata sentenza che le parole del Sanguinetti, rivolte al Contini, dell'incontro di cui è caso, non erano altro che la manifestazione dell'intenzione sua di compiere un atto di liberalità *nullo jure cogente;* liberalità che non ebbe poi luogo per le strane pretese accampate dal Contini, e per il malo modo col quale costui ebbe poi a trattare chi intendeva di beneficarlo. La domanda dell'appellante adunque, fondata sul titolo della pretesa convenzione, va senz'altro rigettata.

Attesochè, meno basata ancora è la domanda medesima, appoggiata al titolo della colpa extra contrattuale; sostiene l'appellante che tale colpa consista nella velocità eccessiva dell'automobile del Sanguinetti e nella mancanza di segnali d'allarme. Sarebbe però facile rilevare colla scortà delle deposizioni testimoniali assunte, come tali due addebiti rivolti al Sanguinetti siano infondati, ma non è necessario al collegio scendere a ricerche in proposito, avvegnachè da tutti i testimoni presenti al fatto, e dalla descrizione di località in atti esistente, è rimasto assodato che tanto l'automobile quanto la biroccia del Contini tenevano ognuno la propria destra, che la strada era più che sufficiente pel passaggio di quei due veicoli; che Contini Natale stava sul di dietro della propria biroccia, che la cura della biroccia e relativo animale che la trainava era affidata al figlio del Contini, un ragazzo di 13 anni; che costui teneva le redini in mano, che al sopraggiungere dell'automobile egli volle afferrare le redini, forse per tirarsi maggiormente da parte, il che non era necessario; che però, in ciò forse sbagliò, tirò una redina in luogo dell'altra, facendo così deviare la biroccia e la mula verso l'automobile, al punto da tagliare a questo la strada; che il guidatore dell'automobile fece ogni sforzo per evitare lo scontro, tanto da fare andare la macchina in un fosso. Nè è a dubitare che la mula spontaneamente si gettasse contro l'automobile per lo spavento, perocchè niuno ha accertato tale spavento e il teste Gentilini Federico, presente al fatto, ebbe l'impressione che la mula non fosse in alcun modo spaventata onde si fece la convinzione che tutto avvenisse per l' errore commesso dal figlio del Contini, nel tirare le redini.

Ora, se così stanno le cose, inutile l'andare ricercando se il Sanguinetti diede i segnali d'allarme in tempo utile, oppure no, o se corse con troppa velocità; avvegnachè questi fatti non furono la causa efficiente e concomitante dell'infortunio lamentato.

Attesochè, per i premessi rilievi di fatto appare più che palmare la prova che l'investimento di cui trattasi, con le relative conseguenze, avvenne esclusivamente per colpa, anzi per la *culpa lata* in cui versò il Contini, col gettarsi attraverso la strada contro la macchina del Sanguinetti; appunto che il Collegio non ha difficoltà a riconoscere come quest'ultimo a buon diritto andasse sostenendo che, lungi dal dover risarcire il danno altrui, avrebbe dovuto essere risarcito del proprio.

La male appellata sentenza dunque merita piena conferma.

POSTA LEGALE.

AUTORITÀ IRRESPONSABILE.

Conte Sigray di S. Marzano. — Il caso che Ella espone è purtroppo abbastanza comune; le posso citare i nomi dei Signori Coltelletti, Sonzogno, Bressan, Crespi che si trovarono recentemente in casi quasi identici al suo.

Il processo si deve fare, anche se ella può provare luminosamente l'insussistenza della contravvenzione.

E se assolto ella non avrà nessun diritto a rimborso delle spese incontrate, giacchè l'Autorità nell'esercizio delle sue funzioni, esercitando un dovere pubblico, è ritenuta sempre di aver agito legittimamente.

MANCATA TARGHETTA.

Signor cav. Pepino. — Il Pretore di Savona, nella sentenza riportata dalla nostra *Rivista*, non fa la confusione che ella crede, ma si limita ad estendere per analogia alla bicicletta mancante della targhetta le stesse disposizioni che la legge applicherebbe nel caso di mancanza di lastra, di campanello, fanale, ecc. Viene cioè a dire che per sottrarre alla circolazione un velocipede che non sia perfettamente in regola con tutte le norme che a quella sono imposte, basta condurlo a mano.

Ed a questa liberale interpretazione della legge noi non possiamo che sottoscrivere.

RICORSO IN CASSAZIONE.

Signor ing. Jeraboli, Console di Cremona. — Dalla sentenza che ella mi comunica rilevo che nella prima informativa sulla contravvenzione elevata a suo carico, ella mi aveva incompletamente ed inesattamente esposte le circostanze della medesima. Anzi tutto ella omise di dirmi che il divieto di transito era esteso a tutti i veicoli e non limitato alle sole biciclette. In secondo luogo ella mi disse di essere stato posto in contravvenzione perchè conduceva a mano sul marciapiede la bicicletta; invece l'imputazione che risulta dalla sentenza è „ di essersi introdotto con una bicicletta nell'area del quadrivio di Piazza del Comune, area intercettata da appositi segnali " e non si parla di marciapiede.

Ella poi non si è nemmeno curato all'udienza di far constatare che ella conduceva la bicicletta sul marciapiede quale unico possibile e necessario passaggio, dato che l'area del mercato era intercettata, e non nell'area stessa; nè ormai ella potrà più addurre tale circostanza di fatto in cassazione, circostanza che avrebbe avuto il vantaggio di basare la questione anzichè nell'art. 5, sull'art. 6 del regolamento sui velocipedi.

Se ella intendesse proseguire il ricorso in cassazione, credo che potrebbe sostenere vantaggiosamente essere applicabile l'art. 6 ed essere incorso in errore il Pretore di Cremona, nell'assimilare la bicicletta condotta a mano al carretto spinto dal facchino, poichè se la legge contempla il caso della bicicletta condotta a mano sul marciapiede, e dichiara che tale fatto non è lesivo dei regolamenti sulla circolazione, nessuna legge invece autorizza il vetturale a spingere il carretto sui marciapiedi.

Ad ogni modo però ella avrebbe dovuto presentare al Touring la fatti-specie e richiedere prima il consiglio, anzichè farsi elevare appositamente la contravvenzione, e rivolgersi poi per il parere su di essa.

Il Capo consulente legale
AVV. CESARE AGRATI.

Il regime doganale dei velocipedi.

L'argomento interessa troppo direttamente produttori e consumatori di velocipedi perchè non se ne abbia ad occupare la *Rivista del T.*, ma obbiettivamente, essendo in lotta contrapposti interessi egualmente rispettabili.

La Commissione governativa per il regime economico doganale ha licenziato alle stampe una sua relazione intorno agli emendamenti che propone di portare alla Tariffa generale italiana del 14 luglio 1887. Questa relazione, che dovrebbe guidare i negoziatori italiani dei trattati di commercio da stipularsi prossimamente, ha messo in agitazione gl'industriali e commercianti interessati.

Ricordiamo anzitutto che attualmente ad ogni bicicletta completa, come anche ad alcune parti finite di essa (ruote, telai, cerchi muniti di gomme o di fori per il passaggio dei raggi), si applica un dazio di L. 42; mentre alle altre parti staccate, secondo ch'esse son gregge, semplicemente lavorate o pulite e nichelate, si applica un dazio di L. 15 — 17,50 — 30 al quintale, e ad alcune parti anche meno.

Si sa che occorrono in media intorno a 12 chg. di pezzi finiti per la costruzione di una bicicletta, che col dazio medio di L. 0,25 al chg. importano una spesa di L. 3 per macchina. Aggiungendo pure altre L. 5 per le gomme (L. 0,60 al chg.) e per gli accessorî, risulta che chi impiega serie di pezzi importati dall'estero, si trova assai favorito in confronto di chi importa macchine finite.

Ora però la Commissione doganale propone di elevare a L. 250 al quintale quel dazio medio di L. 25, il che verrebbe a favorire la fabbricazione nazionale delle serie, ma d'altra parte danneggerebbe la fabbricazione delle biciclette complete le quali mentre sono ora protette da un dazio di L. 42 ciascuna, in seguito sarebbero computate anche esse a 2,50 al chilo, cioè a circa 25-30 cadauna.

Ciò preoccupa gl'importatori di parti staccate e quelli che se ne servono per connetterle. Essi a Milano si sono costituiti in Comitato, che ha dato alle stampe un notevole memoriale, redatto dall'avv. Federico Guasti, il quale, nei molti anni in cui fu segretario della commissione della tariffa alla Camera di commercio di Milano, vi acquistò in materia doganale una competenza riconosciuta.

Non possiamo entrare nelle statistiche che l'egregio relatore degli interessati presenta nella sua Memoria a sostegno della sua ardita tesi, che si riassume così: il dazio proposto, mentre non gioverebbe alle fabbriche nazionali di biciclette, danneggerebbe sensibilmente, oltrechè gl'interessi di una classe numerosa e ragguardevole di industriali, anche quelli dei consumatori e quelli dell'Erario.

L'Unione delle Camere di commercio, pure assecondando in massima i desiderati dei predetti importatori e negozianti, trova però insufficiente l'attuale dazio sulle parti staccate, specialmente se finite, dei velocipedi; ed invoca un provvedimento che concilii i diversi e non concordi interessi degli uni e degli altri.

Comunque stiano le cose, è generalmente riconosciuta la necessità di modificazioni alla tariffa, la quale, indipendentemente da criterî di maggiore o minore protezionismo, si risente grandemente dall'essere stata impostata oltre 25 anni addietro, su *voci* che non rispondono più allo stato attuale di fatto. Si sono andati affermando nuovi orientamenti di commerci e industrie allora ignorati e che oggi hanno motivo d'influire sulla nuova tariffa.

Auguriamo che i negoziatori italiani possano concretare provvedimenti che assicurino il buon mercato ad un genere di veicoli che per l'incremento del turismo ed anche degli interessi economico-commerciali, vuol essere reso a portata di un assai più gran numero di borse.

La dogana italiana

e i suoi permessi di circolazione ciclistica.

Molti soci esortano la Direzione del Touring ad adoprarsi per ottenere che il *permesso di circolazione* rilasciato ai ciclisti residenti all'estero che importano temporaneamente il velocipede in Italia, sia ritenuto valido per ripetute introduzioni di questo stesso velocipede, nei tre mesi di validità del *permesso*, e ciò a simiglianza di quanto avviene per le ordinarie bollette di temporanea importazione rilasciate ad esteri e nazionali se con deposito del dazio, e solamente a nazionali e con esenzione di deposito se soci del Touring garante.

Premure nel senso desiderato e suffragate da buone ragioni specialmente nell'interesse dei nostri buoni connazionali d'oltre il confine politico, furon fatte dal Touring a Roma; ma il Direttore generale delle Gabelle, anche recentemente, oppose un nuovo rifiuto, tornando ad affermare che il *permesso di circolazione*, quantunque rilasciato dalla Dogana, non ha carattere essenziale di documento doganale, ma serve solamente a legittimare la circolazione in territorio italiano dei ciclisti ospiti d'Italia.

Lo stesso Direttore generale delle Gabelle ha però riconosciuto che inesattamente interpretano la legge n. 280 del 30 giugno 1901 quei funzionari doganali che pretendono di rilasciare una sol volta il *permesso di circolazione*. Lo devono concedere quante volte venga richiesto; e ogni volta deve però il ciclista che varca il confine assoggettarsi a chiedere il permesso, a far apporre alla macchina la targhetta gialla di temporanea importazione, a pagare i 25 centesimi.

Comunicati e notizie del Touring

Deliberazioni del Consiglio.

Nelle sue sedute ultimo decorso mese, il Consiglio Direttivo prese fra l'altre le seguenti deliberazioni:

IL CAPO CONSOLE PER ROMA

Avendo l'on. Attilio Brunialti annunziate le proprie dimissioni da Capo Console per Roma, il Consiglio pregò caldamente l'on. Brunialti stesso a ritirarle, tanto più che le sue passate iniziative e i prossimi svolgimenti dell'azione del Touring, fanno di lui il meglio indicato a tenere la rappresentanza del Consiglio nella Capitale; e successivamente l'on. Brunialti avendo aderito all'espressogli desiderio, il Consiglio ebbe a compiacersene e a ringraziare l'illustre deputato di questa nuova prova del suo patriottico attaccamento al Touring.

PREVENTIVO 1904

Lo sviluppo rapido dell'azione sociale e quello sempre più grandioso e complesso cui essa va incontro, indusse il Consiglio alla compilazione di un bilancio preventivo per l'esercizio in corso.

Specialmente in questo primo anno siffatto preventivo non può avere carattere di piena stabilità, e perciò rimane un documento interno che deve servire come direttiva finanziaria per il Consiglio, il quale a seconda degli avvenimenti è in facoltà di mutare gli stanziamenti per corrispondere praticamente il più ch'è possibile alle esigenze dell'azione del Touring.

Rendevano più che mai opportuno pel Touring questa specie di " esame di coscienza „ in riguardo alle condizioni economiche attuali e agli impegni prossimi tre circostanze: il trasloco imminente degli uffici sociali nella nuova sede di via Monte Napoleone, 14, le molteplici iniziative che dallo stato embrionale stanno per passare ad un largo ed efficace svolgimento; la celebrazione del decennio del T. la quale si vuol far coincidere coll'Esposizione del Sempione nella quale il Touring si affermerà degnamente.

La discussione del preventivo 1904 che bilancia l'entrata con la spesa e il civanzo nella cifra sommaria di 350 000 lire, servì a delineare il programma dell'annata, soprattutto in rapporto alle pubblicazioni da inviarsi ai soci: e cioè la *Rivista Mensile*, la *Carta Corografica* al 100 000 della Svizzera (già in corso di spedizione); l'*Annuario 1904* (un fitto volume tascabile contenente le notizie relative a tutti i servizi di turismo, con riserva di mettere a disposizione dei soci ed a mite prezzo un secondo volume con notizie di dettaglio che particolarmente interessino gli automobilisti); la Guida-itinerario degli Abruzzi; i Profili delle strade dello Stelvio e del Moncenisio; ecc.

DEPOSITI BENZINA E LUBRIFICANTI

Fu chiamato il consigliere dott. Gildo Guastalla a dirigere questo importante servizio istituito dal Touring nel 1902, e al quale aveva atteso finora il vice-direttore ing. A. Riva.

Il primo decennio del Touring.

Alla fine dell'anno corrente si compirà il primo decennio di vita del Touring, sorto nel 1894 con un programma che non deve essere stato cattivo se si bada ai risultati che esso ha saputo dare.

E' intenzione della Direzione generale di festeggiare tale ricorrenza nel 1906, quando avremo a Milano l'Esposizione Internazionale di trasporti (nella cui organizzazione il Touring avrà parte notevole), il Congresso automobilistico internazionale, ed il congresso della L. I. A. T.

Basti per ora questo preavviso; ad altri numeri maggiori particolari. Intanto tutti ci aiutino perchè i nostri soci siano allora non meno di 50 000.

Mille e quarantanove soci in un mese!

Nello scorso mese di gennaio, il numero dei **nuovi soci** del Touring ha raggiunto il numero di **1049**; quello dei vitalizi il numero straordinario di 48 nuovi inscritti, numero non mai raggiunto in un sol mese negli anni precedenti.

Reclami.

Tutti i reclami (anche quelli che riguardassero la *Rivista*) devono venire inviati *esclusivamente* ed *impersonalmente* alla Direzione generale del Touring. E' una causa sicura di perditempo l'invio dei reclami a qualche determinato membro del Consiglio, o, peggio ancora (come avviene non di rado) al direttore della *Rivista*.

Le pubblicazioni del Touring.

Dalla presidenza dell'*Automobil Club* di G. B. e I. di Londra riceviamo una lettera assai cortese, dalla quale riportiamo il seguente brano:

« Ho ricevuto la serie completa delle vostre pubblicazioni, che sto molto diligentemente studiando. Fui assai meravigliato ed altamente soddisfatto dei vostri eccellenti lavori. Non mi aspettavo davvero di trovarli così completi e ben fatti. In nessun altro paese ho veduto qualche cosa di meglio ».

La carta della Svizzera.

E' incominciata la spedizione del secondo foglio della carta dei confini d'Italia, cioè della carta della Svizzera.

La spedizione viene fatta con precedenza ai soci che sono in regola colla quota sociale; e sarà inviata di mano in mano ai soci che invieranno al nostro ufficio la quota stessa.

Per chi scrive alla Rivista.

Preghiamo ancora una volta tutti di scrivere **subito** dopo l'avvenimento che vogliono ricordato; di scrivere **brevemente**, limitandosi a parlare di sole quelle cose che abbiano qualche speciale interesse per novità od importanza; di unire quanto più è possibile, **fotografie**, chiare, nitide, vive; di **scrivere da un solo lato del foglio**.

E tutti poi si ricordino della *Rivista* non solo in occasione di gite, convegni, sfilate, pranzi, brindisi, ma **sempre**; ogni volta, cioè, che sia a loro notizia un avvenimento interessante in qualsiasi modo il turismo intelligente, e che riguardi perciò, oltre ai varî generi di *sport* turistici, anche le strade, ferrovie, alberghi, belle arti, e qualsiasi altra notizia possa riuscire gradita a chi gira *vi et mente*.

Tutti poi ricordino bene che i **manoscritti non si restituiscono.** Essi vengono tutti letti, si pubblicano in parte od interamente, o se ne ricava qualche utile notizia; ma non si restituiscono; chè la loro conservazione o ricerca per la restituzione porterebbe un lavoro troppo gravoso.

Le Guide ferroviarie.

Sono pronte le tre prime delle *Guide di linee ferroviarie*, la cui pubblicazione viene fatta dal Touring, che ne ha affidata la redazione al prof. Ottone Brentari. Esse descrivono le linee Milano-Torino, Milano-Verona, Milano-Bologna.

Chi desidera maggiori notizie, e vuole avere tali *Guide*, vegga la circolare unita a questo numero della *Rivista*.

Annuario 1904.

È nostro vivo desiderio, ed è anche nostra speranza, di poter distribuire, entro il mese di marzo, od al più tardi entro la prima metà del prossimo aprile, l'*Annuario 1904*; ma per raggiungere tale scopo ci occorre assolutamente, che quanti non hanno ancora risposto al questionario loro inviato (e sono, pur troppo, molti), ci usino la cortesia di rispondere al più presto.

Preghiamo vivamente i nostri egregi amici di volere usare in proposito non solo una scrupolosa diligenza, ma anche la massima sollecitudine; e ci auguriamo di poter nel prossimo numero ringraziare tutti di averci risposto.

Soci benemeriti.

Braila (Rumania): Valaperta Mario. — Firenze: Paradiso avv. Santi. — Loreo: Costa Italo. — Milano: Battaini Cesare, Buzzati Giulio Cesare, Riva rag. Faustino, Rampinelli Giacomo. — Pisa: Ferrari Camillo. — Roma: Frattini Adriano. — Russi: Venturi Longanesi Luigi. — Savona: Traverso Giuseppe. — Torino: Bernone Carlo, Colonna Guglielmo. — Treviso: Biancoli Giuseppe. — Verona: Azzimonti cap. Primo.

Totale al 15 gennaio 1904 N. 641.

Nella grande famiglia del Touring.

Chi nasce.

È nato un nuovo socio. Il bambino **Augusto Buzzati**, appena venuto al mondo, domandò ai suoi genitori (signor prof. Giulio Cesare Buzzati della Università di Pavia e signora Alba Mantovani) la grazia di essere fatto socio del Touring. La domanda era così ragionevole ed onesta che il bimbo fu subito accontentato; ed il piccolo Buzzati è ora il più giovane socio del Touring; carica che egli perderà presto, perchè il suo esempio, come è naturale, sarà seguito da tutti i nuovi figli di tutti i soci del Touring. Intanto diamo il benvenuto al nuovo piccolo socio.

Chi si sposa

Un carissimo socio nostro, **Luigi Masetti**, ha voluto chiudere lo scorso anno 1903 con un'arditissima corsa: la corsa nel matrimonio. Egli impalmò la signorina Lina Garda. Agli sposi, i nostri auguri. E come farà ora, il buon Masetti, colle sue gite ciclistiche per l'universo mondo? In cambio che in bicicletta, le farà forse in tandem?

Chi muore.

Con dolore apprendiamo la morte di **Ignazio Ottolini**. Dopo aver atteso alla fabbricazione delle biciclette, fu tra i primi che si dedicarono all'automobilismo, portando a questo allora giovanissimo sport turistico un contributo di non comune perizia e di tenace e sincero entusiasmo.

Il 13 gennaio è morto a Pontassieve (Firenze) il signor **Enrico Piselli**, console del Touring.

CONSOLATO

DODICESIMO ELENCO CONSOLARE

per il biennio 1903-1904

in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

ITALIA.

Caltagirone	Tasca Giovanni
Castelplanio	Romagnoli Luigi
Cavaglià	Sircana avv. Guglielmo Rodolfo
Chiari	Fiorelli Gerolamo
Crevacuore	Baglione Luigi
Erbusco	Algisi dott. Antonio Daniele
Gravina di Puglie	Ferrantini ing. Augusto
Imola	Buscaroli
La Morra	Meinardi Eugenio
Palermo	Tortima Giovanni
Pontelagoscuro	Boschi Fermo
Recco	Savanelli Marco
Reggio Emilia	Piccinini rag. Guglielmo
Rudiano	Cortesi dott. Domenico
Sabbioneta	Castagnetti Diomede
Villanova Monferrato	Alzona Vittorio Cesare

ESTERO.

Azul (Argentina)	Mellerio ing. Enrico
Locarno (Canton Ticino)	Bianchetti Emilio
Muggia (Istria)	De Luca Pierpaolo
Riva di Trento	Maroni Vigilio
Tripoli (Barberia)	Martinuzzi cav. Pietro

CONSULENTI LEGALI

NOMINE A CONSULENTI.

pel biennio 1903-1904.

in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Forlì	Bianchedi avv. Antonio, via Volturno. 3
Forlì	Pasqualini avv. Carlo, via Mazzini, 31
Genova	Calvini avv. Àlarico, via Nosari, 1
Vicenza	Salviati avv. Antonio, corso Umberto, 37

SEZIONE MEDICA

MEDICI DEL T. C. I.

Dodicesimo elenco pel biennio 1903-1904

in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Bagni di Montecatini	Scalabrini dott. Alberto
Feltre	Marzari dott. Luigi, Ospedale civile
Loreto	Samorini dott. Arnaldo, via Coronari, 25
Neviano Arduini	Senetiner dott. Giovanni
S. Giorgio Lomellina	Maffioli dott. Francesco
Torino	Cantoni dott. Damiano, corso Çasale, 71
Torre di Mosto	Deganello dott. Umberto

FARMACISTI.

Arezzo	Farmacia del Çervo
Biella	,, Gambarova
Riva di Trento	,, Canella, via Lunga, 90
Rezzato	,, Venturini, piazza Vitt. Eman.
Rubiera	Barbieri Giovanni
Saluzzo	Farmacia Stavorengo, piazza Vitt. Em., 8
Trinità	Rosa Carlo, piazza Umberto I.

Alberghi affiliati al T.[1]

Decimosesto Elenco

(*Vedi il Decimoquinto nella* Rivista *di gennaio*).

ACQUI — *Alb. Roma*, cat. *C* — cam. 1,25, a due letti 2; pasti 0,70 - 1,80 - 2,60. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 4 automobili.

BOGNANCO DENTRO — *Alb. Kurhaus Bognanco*, cat. *A* — camere I p. 4, II p. 3,50, III p. e dependance 3; pasti 1 - 3 - 4. Per il personale di servizio pensione completa L. 7. Prezzi netti di sconto. Per pensioni non inferiori agli otto giorni 11 - 10,50 - 9,50. Cura idroterapica e bagni. Sconto 10 per cento sulla tariffa esposta nello stabilimento. Rimessa per 4 automobili.

BRUNATE (Como) — *Grand Hôt. et Chalet Ristorante Brunate*, cat. *A* — cam. verso il lago I p. 4, II p. 3,50, III p. 3, a due letti I p. 7, II p. 6,50, III p. 6. Verso la montagna I e II piano 3,50, III p. 3, a due letti I p. 6,50, II p. 6, III p. 5,50; pasti 1,25 - 2,50 - 4 - una bottiglia vino da pasto 1,20. Ristorante con lista dei prezzi. Per il personale di servizio cam. 2, pensione 6. Sconto 10 per cento sulle sole consumazioni alla carta. Rimessa per 2 automobili.

Alb. Bella Vista, cat. *B* — cam. verso il lago 2, interne 1,75; pasti 0,75 - 2,50 - 3,50. Per il personale di servizio pensione completa 4,50. Sconto 10 per cento sul conto totale.

CASALMONFERRATO — *Caffè Ristorante Concordia* — Sconto 10 per cento sul conto totale.

FERRERA CENISIO — *Alb. dell'Ospizio*, cat. *B* — cam. I piano 3, II p. 2, a due letti I p. 5, II p. 3; pasti 1,25 - 2,50 - 3,50. Ristorante con lista coi prezzi indicati. Per il personale di servizio camera 2, pensione completa 6. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 6 automobili.

ERBA — *Alb. Stella*, cat. *C* — camere verso strada 1,25, a due letti 2,25, interne 1; pasti 1,70 - 2,20. Ristorante con lista senza prezzi. Per il personale di servizio pensione completa 3. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 4 automobili.

MIRA — *Ristorante birreria Cima* — Pasti 0,25 - 1,50 - 3. Sconto 10 per cento sul conto totale.

MORGEX (Aosta) — *Alb. Chêne verte*, cat. *C* — cam. 1,50, a due letti 2; pasti 0,50 - 2 - 3,50. Sconto 10 per cento sul conto totale.

---

(1) Le indicazioni col numero romano indicano i piani degli alberghi, quelle coi numeri arabi, i vari prezzi per i singoli piani.

Sotto la denominazione di pasti s'intendona il caffè e latte completo, colazione e il pranzo; nei prezzi indicati è sempre compreso il vino.

S. MARIA MAGGIORE (Val Vigezzo) — *Alb. delle Alpi* cat. *C*, — cam. verso strada 2, interne 1,50; pasti 0,50 - 2 - 3,50. Prezzi netti di sconto. Ristorante con lista coi prezzi. Sconto 10 per cento. Per il personale di servizio pensione completa 5. Pensioni per famiglie da 6 a 8. Sconto 10 per cento. Rimessa per 2 automobili.

SALÒ — *Pension Daheim*, cat. *B* — cam. 2,50, a due letti I piano 4,50, II p. 5, III p. 4; pasti 1 - 2,50 - 3,50. Per il personale di servizio cam. 1,50, pensione completa 5,50. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 4 automobili.

TRESCORRE BALNEARIO — *Alb. Nazionale*, cat. *C* — camere verso strada 1,50, a due letti 2,50, interne 1; pasti 0,50 - 2 - 3. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimesse per 2 automobili.

Meccanici del T. C. I.

Decimo elenco.

Seconda categoria.

Civitavecchia . . .	Alocci Giuseppe
Cologna Veneta . .	Roverso Vittorio
Pesaro	Broglia Cesare
Roma	Franchillucci Armando, via XX Settembre, 22
Schio	Schiro Cesare, via Palestro, 4
Senigallia	Bonvini Arturo, via Teatro e Umberto, 8
Torino	Capello Carlo, via XX Settembre, 44
Vigevano	Bonanome Mario

TERZA CATEGORIA.

Foligno.	Savello Gentili

Soci quinquennali

Secondo elenco.

(continuazione, vedi *Rivista* di gennaio, pag. 32).

Paoletti Ottorino, Roma — Paradiso avv. Santi, Firenze — Pareto ing. march. Damaso, Genova — Parodi Tito, Genova — Passi conte Pietro, Romano di Lombardia — Patrignani Tullio, Spilimbergo — Pedetti Piero, Milano — Pedrazzoli ing. Almerico, Este — Pellegrini Gaetano, Varese — Peracco avv. Alfredo, Torino — Perogalli Carlo Enrico, Milano — Piacentini Mario, Roma — Pirani Ettore, Carvico — Pirovano Ambrogio, Crescenzago — Pirovano Virgilio, Milano — Placci Angelo, Faenza — Poggio avv. Guido, Torino — Pompizi dott. Giuseppe, Mosciano S. Angelo — Pozzi ing. Giovanni, Novara — Prato Virgilio, Mondovì — Predella prof. Pilo, Torino — Puntoni Vittorio, Bologna Ragusa Adolfo, Girgenti — Raisini dott. Emilio, Modena — Raschi Luigi, Reggiolo — Raynaldi Alberto, Avezzano — Remondi rag. Luigi, Grumello — Ricordi cap. Alessandro, Palermo — Riedegger Adolfo, Milano — Robbiati Achille, Milano — Rocco Giuseppe, Chiari — Rossari Antonio, Ponte S. Pietro — Rosselli Tedesco Isacco, Livorno — Rossi Vittorio, Bologna — Rotigni Mario, Osio Sotto — Saake H., Sampierdarena — Sacerdote avv. Federico, Torino — Sailer Giuseppe, Zero Branco — Sala Ettore, Milano — Salamon Carlo, Milano — Salamon Fabro Lia, Milano — Salvini Luigi, Landriano — Sani Arrigo, Ferrara — Sarti rag. Pietro, Bologna — Saviane Giorgio, Castelfranco Veneto — Scarfiotti Lodovico, Torino — S. G., Abbiategrasso — Scaroni dott. Lodovico, Sandrigo — Schiezzari Gherardo, Chioggia — Sella Luigi, Valdagno — Simonetti Marco, Verona — Sioli Legnani ing. Steno, Milano — Sircana avv. Rodolfo, Cavaglià — Società Ginnastica e Scherma „Panaro", Modena — Solimani Alfonso, Ferrara — Stella Enrico, Chieri — Stocker Romeo, Milano — Succi cap. Aldo, Roma — Tardini Giuseppe, Spoleto — Tarsis conte Giovanni, Milano — Tassinari dott. Gabriele, Genova — Tavanti ten. colonn. Angelo, Castiglione Fiorent. — Tedeschi rag. Silvio, Mantova — Terond Giovanni, Firenze — Testoni Mauro, Bologna — Tommasoni Giacomo, Butrio — Torelli Simone, Torino — Treves de' Bonfili bar. Camillo, Padova — Trevi Leonardo, Ancona — S. E. il Principe Troubetzkoy, Varenna — Valdissera Enrico, Buti — Vason cav. uff. rag. Francesco, Padova — Vecchi ing. Ugo, Quistello — Vergani Giulio, Milano — Villa Attilio, Milano — Vivalda Luigi, Ancona — Zambaldi nob. Vittorio, Milano — Zanella Adriano, Valdagno — Zanninelli Enrico, Livorno — Zardini Attilio, Pontebba — Zoppis Pietro, Gubbio.

ESTERO.

Blathy O. T., Budapest — Brunetto d'Usseaux Eugenio, Parigi — Cavalcante Rinaldo, Trieste — Cecchi Alfredo, Starnberg — Chiozza Pietro, Trieste — De Maffei cav. Luigi, Trento — Falletti geom. Emilio, Spital am Pyhrn — Frediani Guglielmo, Porto Rose — Gentille Norberto, Trieste — Herbig Reodoro, Londra — Molini Carlo Antonio, Losanna — Picciola G. A., Trieste — Rusca Rinaldo, Chiasso — Saltarelli Raphael, Monaco Principato — Schwab Rodolfo, Sulina — Serniotti Bernardino, Monaco Principato — Torresani Carlo, Trento — Zuliani Luigi, Leopoli. TOTALE al 15 dicembre 1903 N. 215.

Terzo elenco.

Adami Cesare, Viterbo — Agnetti magg. Guido, Palermo — Agnoletti Emilio, Coriano Veronese — Alberici Raffaele, Castel S. Pietro — Alberti Guido, Groppello d'Adda — Alberti Luigi, Laveno — Aldieri avv. Carlo, Napoli — Allarì Carlo, Torino — Allari Graziano, S. Giorgio di Mantova — Ambrosetti Vincenzo, Torino — Ameghino Davide. Chiavari — Ancona Alfredo, Torino — Angelini Mario, Scandiano — Antilli prof. cav. Alessandro, Modena — Antonini Pio, Albona — Arata Capitano Giuseppe, Chiavari — Arbizzoni Canzio, Milano — Arbore Antonio, Ivrea — Arnaldi dott. Paolo, Mendrisio — Arrighi dott. Giuseppe. Leno — Aste Umberto, Genova — Ayusso Arturo, Milano — Azimonti cap. Primo. Verona — Baccalini Enrico, Legnano — Bacchetti Riccardo, S. Giustina Bellunese — Baggio Luigi, Bassano — Balbis Giacinto, Villafranca, Piemonte — Baldini Arturo, Follonica — Ballardini Francesco, Breno — Bandini Umberto, Siena — Baratti Giuseppe Vittorio, Torino — Barbano G. B., Mondovì — Barbera Eugenio, Vercelli — Barbieri ing. Enrico, Milano — Baresani cav. uff. Carlo, Brescia — Baroncini rag. Cesare, Milano — Barzaghi Arnaldo, Bernareggio — Basile cap. Gennaro, Senigallia — Becker Max, Strassburg Bellazzi Enrico, Treviglio — Bellorini Mario, Milano — Beltramo Cavaliere C. Eugenio, Genova — Berardinelli Giuseppe, Roma — Beretta Ernesto, Milano, Beretta rag. Filippo, Pavia — Bergonzini Albano, Genova — Bernardini magg. Orazio, Ravenna — Bernocchi Vittorio, Legnano — Bertaccini dott. Colombano, Forlì — Besana rag. Alfonso, Milano. — Beverina Oreste, Genova — Bianchi Giavina Andrea, Torino — Biffi Giacomo, Saronno — Bigiorno Giuseppe, Torino — Binda dott. cav. Evangelista Como — Binetti Archimede, Cellatica — Binetti Carlo, Alassio — Blanchart Eugenio, Torino — Boccucci Pasquale, Mondragone — Boffa Luigi, Alba — Bonanni Silvestro, Avezzano — Bonorandi Cesare, Nembro — Borsarelli avv. Flavio, Mondovì — Bortolotti prof. Pietro, Valmareno — Bosinelli Giulio, Bologna — Bosio dott. Emilio, Torino — Brugnatelliprof. Luigi Pavia — Brunialti comm. Attilio Roma — Brunialti Giovanni, Roma — Bruschi Antonio, Lodi — Brambilla Dino, Carate Brianza — Brandini not. Lorenzo, Firenze — Brasseur Guido, Milano — Brown Yeats M., Portofino — Bullo Alfredo, Menaggio — Burger Carlo, Genova — Buzzetti cap. Enrico, Udine — Buzzetti Luigi. Saronno — Cabella Sebastiano, Trigolo — Caberti dott. Luigi, Solbiate Olona — Cagni Giovanni, Trieste — Calvi Giuseppe, Germignaga — Calzavara Alfonso, Istrana — Cambiaghi rag. Mario, Milano — Camozzi Roberto, Milano — Campari rag. Luigi, Reggio Emilia — Campioni ing. Angelo, Milano — Cantaluppi Guido, Milano — Cantelli Federico, Sondrio — Capelli Giuseppe, Milano — Cappia Giuseppe, Omegna — Capurro Emilio, Genova — Carabelli Carlo, Oristano — Carbonera Giacinto, Sondrio — Carboni Carlo, Roma — Carotti Giovanni, Morro d'Alba — Carozzi Adolfo, Saronno — Carpani Ettore, Milano — Carretto Ugo, Lonate Pozzolo — Carta Busachi Salvatore, Oristano — Casana nob. avvocato Vittorio — Casolo Ermanno, Milano — Castelnuovo rag. Antonio, Milano — Castiglioni Alberto, Milano — Castiglioni Ferruccio, Busto Arsizio — Castiglioni comm. ing. Carlo, Roma — Castoldi Achille, Busto Garolfo — Cattaneo Felice, Bulgarello — Cavalli Giovanni, Gaeta — Cavalli Luigi, Locate Triulzi — Celli Michele, Lucca — Centurini Cavaliere A. Dario, Dongo — Ceretti Marco, Milano — Cerutti Modesto, Torino — Chiesa Giuseppe, Ruta — Chigi Angelo, Roma — Chiodi ing. Vittorio, Bergamo — Chiopris Giacomo, Trieste — Ciappei Luigi, Livorno — Ciarrocchi Enrico, Pedaso — Cimaz Sebastiano — Ciochetti Giovanni, Sangano, — Cis Damiano, Bezzecca — Citterio dott. Gaetano, Desio — Civano Nicolò, Terni — Clementi G. B. Vicenza. — Colli ing. Francesco Riccardo, Novara — Colombo Giuseppe, Este — Comi Achille, Milano — Contrada Carlo, Bologna — Corbetta Adolfo, Giussano — Corsini ingegnere Eruesto, Firenze — Costa Ferruccio, Rovereto — Costo Giovanni, Genova — Cornaglia rag. Stefano, Genova — Corticelli comm. gen. Carlo, Palermo — Cressotti G., Riva di Trento — Cristofari dott. Menotti, Vicenza — Crosta Ottorino, Magenta — Crosti Piero, Milano — Daddi Arnaldo, Firenze — Dall'Armi Gian Carlo, Trieste — Da Passano Leopoldo, Genova — Dapples H. A. Genova — De Amezaga Enrico, Genova — De Claricini Dorupacher conte Nicolò, Padova — De Fabianis Carlo, Vercelli — Degani rag. Amilcare, Cremona — Degli Uberti Ubaldo, Civitavecchia — De Landerset cav. Rodolfo, Napoli — Della Volta Paolo, Brescia — De Lorenzi dott. G. B., Intra — Dentice Frasso conte Alfredo, Roma — De Puppi conte Guglielmo, Udine — Dettori Giovanni, Sassari — De Zinis Fabbio, Brescia — Dimmer Giuseppe, Trieste — Dini Giulio, Spello — Durio Agostino, Torino — Elia tenente Luigi, Asmara — Emery prof. Carlo, Bologna — Erba Pietro, Musso Pianello — Eroli march. Francesco, Narni — Fabbri Massimo, Genova — Fami Vittorio, Lambrate — Falco avv. Cesare, Torino — Faldella Benvenuto, Torino, — Falzoni Menotti, Milano — Fanteschi Alfredo, Firenze — Farina G. B., Genova — Farini Amedeo, Brescello — Fasolis Paolo, Mondovì Breo — Faure Vittorio, Moncenisio — Favretti Luigi, Agordo — Ferni Riccardo, Milano — Ferrando B., Genova — Ferrari rag. Giusto, Venezia — Ferrari Milziade, Genova — Fici Carlo, Firenze — Fileti Vittorio, Palermo — Filippa rag. Angelo, Torino — Fiorini Giacinto, Palazzolo di Lona — Formiggini Leone, Padova — Foscarini ing. Adolfo, Milano — Franceschini Ugo, Milano — Franco Renzo, Venezia — Frattini rag. Carlo, Varese — Fumagalli Guido, Monza — Fumagalli Marco, Monza — Gabrielli Fortunato, Ferrara — Gaetani Cesare, Milano, — Galassi rag. Pietro, Bologna — Galimberti Carlo, Osnago — Galimberti Emilio, Milano — Galli Carlo, Treviglio — Galli Bariggio Edoardo, Milano — Gallizioli arch. Gaetano, Bergamo — Gallo dottor Gian Luigi, Trieste — Gallo conte Muzio, Osimo — Galvagno Luigi, Torino — Gambini rag. Domenico, Milano — Garessio Ettore, Asti — Garzonio Stefano, Milano — Gasperini Duilio, Torino — Gatti dottor G. Francesco, Modena — Gazzetti avv. Ugo, Pavullo nel Frignano — Genel Mario, Trieste — Genet George, Perale — Geronazzo Enrico, Belluno — Gessner Erminio, Milano — Gianetti Antonio, Saronno — Gianzini Leo, Chignolo Po — Giavani Giulio, Savona — Gibelli dottor Giuseppe, Cremona — Gilardini Pietro, Torino — Giorgini Alessandro, Massa Carrara — Giovanelli de Noris L., Isola Liri Sup. — Giovesi rag. Achille, Dongo — Giovanzana Enrico, Milano — Giraudo G. B. Castellamonte — Giudici Enrico, Milano — Gnoli conte Gioachino, Modena — Gortan Carlo, Trieste — Grondona Emilio, Genova — Gropallo marc. Luigi, Genova — Guelfi dott. Gaetano, Appiano — Gulinelli conte Umberto, Ferrara — Gussoni Vittorio, Milano — Gutermuth Georg, Norimberga — Guzzetti Paolo, Milano — Henderson Allan, Livorno — Hermansterfer Giovanni, Trieste — Imbrici Alberico, Cressa — Jung Ugo, Palermo — Klugkist Carlo, Roma — Koristka Francesco, Milano — Kugler Federico, Motta di Livenza — Lancia

Cesare Augusto, Busca — Lanza dott. Ernesto, Savona — Lanzara Egidio, Messina — Laura Antonio, Prà — Lehn Enrico, Palermo — Lenghi Guglielmo, Modena — Leonardi Giuseppe, Venezia — Lettis Gino, Treviso — Libertini cav. dott. Gesualdo, Caltagirone — Licia Ferdinando, Torino, Litta Eugenio, Piacenza — Locatelli ing. Giuseppe, Milano — Lombard dott. Giuseppe, Torino — Lombardi Stronati capitano Francesco, Jesi — Longoni Roberto, Milano — Lotti Alfredo, Bologna — Lucioni Cesare, Cernusco sul Naviglio — Luda dei conti di Cortemiglia Francesco, Saluzzo — Lupo rag. Pasquale, Torino — Luzzatto avv. Umberto, Venezia — Maddalena Leonzio, Schio — Magnini Luigi, Cuorgnè — Magrini Eugenio, Cagliari — Maina Giuseppe, Torino — Maineri Leone, Varano — Mambriani dott. Giuseppe, Caorso — Manca Carlo, Venezia — Manfredini Achille, Milano — Mantegazza Achille, Roma — Manzini Francesco, Padova — Marangoni Albano, Altivole — Marchi Arrigo, Ferrara — Marchiori Antonio, Lendinara — Marchisio cap. Giuseppe, Montale di Modena — Marcionni Pietro, Milano — Marelli Ercole, Milano — Marotti comm. G. B., Roma — Martini dott. Carlo, Cremona — Martini Napoleone, Firenze — Marty Giovanni, Monza — Marzotto Gaetanello, Valdagno — Marzotto Guido, Vicenza — Mascheroni Luigi, Soresina — Masini dott. Enrico, Bologna — Massari dottor Oreste, Forlì — Matteucci avv. Livio, Forlì — Mattirolo ing. cav. Ettore, Roma — Mayr colonnello Scipione, Ferrara — Mazzini Riccardo, Genova — Mazzola Carlo, Milano — Meda avv. Ignazio, Suno — Meli Lupo di Soragna Camillo, Milano — Mella Giuseppe, Como — Merlini ing. Gerolamo, Milano — Merlini Ruggero, Genova — Meroni avv. Pietro, Soncino — Mezzabarba ing. Alberto, Milano — Michela Vittorio, Sassari — Migliavacca rag. Attilio, Milano — Mirra Giovanni, Milano — Modici Carlo, Mondovì Piazza — Molina Alessandro, Villa Cogozzo — Molnar Giorgio, Milano — Mona avv. Mario, Milano — Montecuccoli degli Erri marchese Camillo, Milano — Monticelli rag. Leonardo, Vobarno — Moretti ing. G. B., Milano — Morosini Achille, Rimini — Motta Enrico, Milano — Motta Luigi, Milano — Multedo Mario, Genova — Mylius Giorgio, Milano — Naselli Leopoldo, Palermo — Navarrotto Antonio Vittorio, Vicenza — Niggeler Ernesto, Palazzolo sull'Oglio — Nomis di Cossilla Luigi, Roma — Noth Bernardo, Leno — Novali Gerolamo, Sajano — Oddone G., Casalmonferrato — Oliva Luigi, Voghera — Oppezzo Giovanni, Stroppiana — Orsolato dott. Giovanni, Padova — Ozzola Giovanni, Milano — Padoa Alba, Milano — Padoa Angelo, Milano — Padova Eugenio, Padova — Pagani Antonio, Milano — Pagani rag. Antonio, Novara — Pagani rag. Felice, Milano — Pagani Guido, Milano — Pagani Teresa vedova Longoni, Milano — Palazzoli Cesare, Milano — Pampuri Luigi, Greco Milanese — Parisi Romeo, Roma — Pascolato avv. Mario, Venezia — Pasetti ing. Alessio, Roma — Pasini ing. Clemente, Rimini — Paternò Ignazio, Castello di Biscari, — Pecco avv. Basilio, Torino — Pecco Facetti Giuseppina, Torino — Pecco Ricchiardi Nina, Torino — Pellegatta Paolo, Milano — Peratoner Giuseppe, Milano — Perlo avv. F. V., Torino — Perolo Attilio, Genova — Peroni dott. Luigi, Pisogne — Perrotta avv. Silvio, Paola — Pessina Giuseppe, Milano — Petazzi Fedele, Livorno — Petraccioli Luigi, Aulla — Pezzoni Ruggero, Milano — Piaggio Amedeo, Genova — Piazza Angelo, Genova — Picchi dott. Luigi, Firenze — Piccione Vittorio, Torino — Pignotti ing. Riccardo, Roma — Pinardi Achille, Milano — Pircher Benvenuto, Sondrio — Pirovano Augusto, Monza — Podestà Pasquale, Genova — Poggi Domenico, San Giovanni Battista presso Sestri Ponente — Polver Alvise, Desenzano — Pomello Gino, Montagnana — Porrini dott. Rodolfo, Prato — Pozzi Annibale, Asigliano — Pozzi Francesco, Busto Arsizio — Prandoni ing. Luigi, Castellanza — Preti dott. Ettore Francesco, Brescia — Priola Alessandro, Torino — Profumo Giacomo, Spezia — Provan ing. G., Aquila — Puricelli ragioniere Felice, Milano — Quaranta Sebastiano, Torino — Queirolo Felice, Sampierdarena — Queirolo Francesco junior, Rapallo — Querqui Italo, Paderno d'Adda — Quirici Giovanni, Milano — Radice ragioniere Carlo, Como — Randich dott. cav. avv. Giorgio, Fiume — Redaelli Carlo, Milano — Regoli Sante, Imola — Reverdini Tommaso, Milano — Reviglio Zaverio della Venaria, Torino — Rho prof. dott. Filippo, Napoli — Riccardi Luigi, Bergamo — Riccardini Evaristo, Udine — Ricchieri conte Ernesto, Brescia — Ricciolio conte G. Felice, Torino — Riesch Arturo, Pistoia — Righetti ing. Edoardo, Piacenza — Riva Gian Maria, Milano — Riva Luigi, Milano — Rivolta Leopoldo, Milano — Robin, avv. Charles, Château de Don par Artemare — Rodocanacchi Paolo, S. Miniato — Rodolfi Pio, Bologna — Rognoni avv. Camillo, Milano — Rognoni Garovaglio Adele, Milano — Roggero avv. Alberto, Torino — Rosa Francesco, Verzuolo — Rosazza Orazio, Biella — Rossetti Natale, Milano — Rossi ing. Attilio, Milano — Rosso Armando, Frosinone — Rusconi Carlo, Milano — Saadun Gino, Siena, — Sabattini avv. prof. Giunio, Roma — Sacerdote G., Torino — Sailer ing. Ferdinando, Milano — Salinas prof. Antonio, Palermo — Salvadego conte Francesco, Cavarzere — Salza Guido, Milano — Sanguinetti avv. Cesare, Parma — Santini tenente Arturo, Girgenti — Sartore Giovanni, Vercelli — Sartori Cesare, Ferrara — Sbardolini Giacomo, Sale Marasino — Sbertoli Carlo, Genova.

(Rimandiamo la continuazione al prossimo numero).

Elenco dei Candidati

a soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 15 dicembre 1903 al 15 gennaio 1904

Soci vitalizi. (*)

Allocchio Pietro, Milano. — Anzoletti Emilio, Charlottemburg. — Ashby Tommaso, Roma. — Balbi di Piovera march. Guido, Piovera. — Barsotti dott. Camillo; Belgrano F. N., S. Francisco California. — Benelli Ferdinando, Bologna — Bernieri Nardini Ettore, S. Francisco California — Binda rag. Guido, Milano. — BONA ADELE, Caselle Torinese. — Bonazzi dott. Alberto, Forlì. — Bonera Romeo, Genova. — Bosco Davide, Torino. — Corio rag. Serafino; Il Corpo dei Pompieri, Milano. — Crosa Carlo, Casalborgone. — Crosta Ferruccio, Magenta. — D'Agostini Enrico, S. Francisco California. — De Chantal Emilio, Venezia. — Fano prof. Gino, Firenze. — Ferrero Ventimiglia Alfonso, Torino. — On. Franchetti Leopoldo, Roma. — Fugazi cav. G. F., Milano. — Gianoli Massimo, Caselle Torinese. — Goldschmiedt Alberto, Verona. — Lusardi Celestino, Menaggio. — Maggioni rag. Paolo, Milano. — Marini Eugenio, Roma. — Marzotto Emilio, Milano. — Marzotto Gaetano; Marzotto Vittorio, Valdagno. — Mascheroni ing. Antonio, Soresina. — Modigliani dott. Gino, Firenze. — Pedrini rag. Armando, S. Francisco California. — Pedrazzini Zeno, Ospedaletto Lodigiano. — Pinardi Pietro, Milano. — Prudenzini avv. Paolo, Breno. — Pusterla Cortesini conte Sebastiano, Soresina. — Rignon ten. Vittorio, Milano — Risso dott. cav. Giuseppe, Genova. — Ronchetti ing. Carlo, Milano. — Società Napoletana Automobilistica, Napoli. — Taglioretti Felice, Milano. — Terinelli Tullio, Soresina. — Trabattoni Carlo Enrico; Vanni avv. G. F., Milano. — Vertua Antonio, Crema. — Visconti di Saliceto conte Alfonso, Cernusco sul Naviglio.

Soci che optano per l'anno 1903 (**)

BERGAMO. — Paoletti di Rodoretto nobile Giuseppe.

ESTERO.

Francia.

Monaco Princ. — Piolatti Battista.

Soci che optano per l'anno 1904 (**)

ALESSANDRIA. — Borasio avv. Camillo. Cortona Cesare, De Giorgis Terenzio, Massera ing. Francesco, Pedemonte Mario, Rubeo Silvio, Sezione Audax Alessandrina.

Asti. — Andreone Attilio, Nosenzo Prospero.

Canelli. — Giovine Tommaso.

Casale Monferrato. — Celada Arturo, Girino Giuseppe, Guaschino avv. Carlo.

ANCONA. — Baschiesi dott. Raffaele, Cecchini cav. Cesare.

Jesi. — Abbruzzetti avv. Giuseppe, Alessandrini Lorenzo, Pardini Duilio.

AQUILA. — Catalano Selio.

Bussi. — Ardisson de Perdiguier C. E.

ASCOLI PICENO. — Merli Giovanni.

Falerone. — Olivieri Bruto.

Montegiorgio. — Polidori Giovanni.

AVELLINO. — Baggioni Achille.

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I Soci Vitalizi pagano una volta tanto Lire **CENTO** se in Italia - Lire **CENTOVENTICINQUE** se all'Estero. — (**) *Art. 6 e 9*: I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. **2** una volta tanto, ed una quota annua di L. **6** se in Italia, L. **8** se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio non ricevendo alcun reclamo contro il candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci invierà al candidato la tessera di riconoscimento.

BARI. — Martelli ing. Giovanni, Morfini dottor Francesco.
Acquaviva. — Carucci Donato.
Barletta. — Bizet Germaine, Bizet Gustavo.
BELLUNO. — Chiarelli Francesco, Sperti Gildo,
FELTRE. — Marzari dott. Luigi.
S. Stefana Comelico. — Cometto Giulio.
BENEVENTO. — Coiro Luigi
BERGAMO. — Cornaro rag. Giovanni, Maffeis conte G. B., Masperi Rodolfo, Rolla Carlo, Valania Ubaldo.
Albino. — Lebbolo Arturo.
Alzano Maggiore. — Bosis Alessandro.
Bagnatica. — Valsecchi dott. Piero.
Calolzio. — Marenzi Gian Paolo.
Cividate al Piano. — Antonioli ing. Attilio.
Monte di Nese. — Licini Gaetano.
Ponte S. Pietro. — Suardi G. Giovanni.
S. Pellegrino. — Wildernuth Adolfo.
BOLOGNA. — Beltrami Davide, De Fella Gasparo, Landi Guido, Minelli rag. Giulio, Ottani Federico, Ottani Raffaele, Pedrini Giuseppe, Poggioli ten. Pietro, Tergolina nob. Vincenzo, Thijrion Tommaso, Zambon Giuseppe.
Bagni Porretta. — Palmerini Ugo.
Castel S. Pietro. — Rivalta Augusto.
Imola. — Bofondi Pietro, Dall'Osso Cesare.
Viadagola. — Boriani Luigi.
BRESCIA. — Avanzini Guido, Freguglia Luigi, Reghini Costa Guido, Ronzi Giacomo, Trapolin Silvio.
Bagnolo. — Sala Giuseppe.
Bagolino. — Leali Francesco, Rigoni Angelo, Sueri Carlo, Zecchini Giovanni F.
Bostone Gavardo. — Ravizza Vittore.
Coccaglio. — Dotti Pietro.
Desenzano. — Balestreri Demetrio, Signori Luigi.
Erbusco. — Labadini dott. Luchino.
Gardone. — Carbolani Leo, Dalla Zanna Angelo, Avanzini Gino.
Inzino. — Foccoli Giuseppe.
Maderno. — Gaioni Vincenzo,
Porzano. — Bravi Antonio.
Roccafranca. — Conti Giovanni.
Verolanuova. — Cazzamali avv. Mario.
Vobarno. — MONTICELLI CELESTINA, Pezzolini Bortolo.
CAGLIARI. — Columbano Pietro, Montaldo Francesco, Siddi Alfonso.
Oristano. — Busonera Efisio,
Seneghe. — De Murtas Ernesto.
CASERTA. - *Aversa.* — Accorsi Benedetto.
Capua. — Frattola Carlo.
Nola. — Di Carpeneto di Bagnasco march. Alfonso.
Pontecorvo. — Giordano Alfredo.
S. Angelo. — Girardi Giuseppe.
CATANZARO. - *Cotrone.* — Palestino avv. Salvatore, Passanti Luigi, Rocca Ceresola ingegner Alfonso.
CHIETI. — Bonfini Nicola, Valignani Giuseppe.
Casalbordino. — De Arcangelis Fulvio.
Manoppello. — Caporale Giovanni,
Pescara. — Feliziani Oreste.
Scerni. — Sardo dott. Antonio.
COMO. — Alberico Mario, Bianchi rag. Franco, Colombo Dante, Curioni rag. Mario, Ferrario Mario, Fossati Angelo, Mazzocchi Santo, Negretti Luigi, Nessi Luigi Soana rag. Antonio, Turati Emilio.
Arosio. — Viganò Giovanni.
Barzanò. — Motta Carlo.
Bellagio. — Meyer Augusto.
Brivio. — Pouquet Jean.
Carate Lario. — Clerici Abele.
Germignaga. — Del Grande Ascanio.
Introbio. — Tomè Angelo.
Lomazzo. — Somaini cav. Francesco.
Luino. — Scola Pietro.
Pino. — Zammaretti Vittorio.
Tradate. — Gaspari Corrado.
Varese. — Brianza Giovanni, Tenconi Angelo, Vedani Giulio.
COSENZA. — Domina Giuseppe, Nobile Enrico.
CREMONA. — Bellocchio Luigi, Bolzoni Adeodato, Donelli Giovanni, Ferrari Giuseppe, Garibotti Giuseppe, Priori Carlo, Ronconi dott. Euclide, Scaccabarozzi Francesco.
Casalmaggiore. — Tona Giuseppe.
Ricengo. — Masseri Carlo.
Soresina. — Azzini Giuseppe, Ciboldi Battista, Triboldi Secondo.
CUNEO. — Ceirano Giovanni, Dacorsi ingegner Enrico, Gerosa cap. Antonio.
Alba. — Ribotti avv. Carlo Felice.
Ceva. — Marascio Ernesto.
Cortemilia. — Martina Albino, TESTA TERESA.
Garessio. — Ganssner dott. A.
Gorzegno. — Bonetto Sebastiano, Costa Onorio.
Saluzzo. — Fabre Francesco
Savigliano. — Costamagna Decimo, Vayra Giuseppe.
FERRARA. — Gilli Armando, Stefani Emilio.
FIRENZE. — Achiarci Arturo, Barbacini capitano Vittorio, Bardassini Emilio, Castelnuovo Tedesco Ugo, Cattaneo Stefano, Colombo Mario, Corsi Guido, Di San Giorgio conte Alessandro, Frosali Cesare, Fuortes Michele, Giovannelli rag. Arturo, Gozzini Mario, Letta Paolo, MAITLAND HELEN, Mancini ing. Riccardo, Marcozzi cav. Carlo, Marotto cap. Alfredo, Mattei Vittorio, Micheli avv. G. Guglielmo, Mori prof. Attilio, Paganelli Ferdinando, Petit Attilio, Picchi Gino, Franklin U. Piccioli, Ricotti ingegner Carlo, Salocchi Gino, Sodi ing. Carlo, Doct. Vollmoeller.
Dicomano. — GRIFONI ARGIA ASSUNTINA.
Fucecchio. — Boari avv. Vittorio, Doddoli Alberto, Doddoli Pietro, Mannini Paolo, Montanelli Olinto, Mantanelli Ranieri, Soldaini Mario.
Pontassieve. — Giannelli Pietro.
Sangodenzo. — Ciucchi Pietro
Vernio. — Albertacci Lodovico.
FORLÌ. — Maltoni Vittorio.
Cattolica. — Gaudenzi Vincenzo.
GENOVA. — Balbi di Robecco Cesare, Baruffaldi Luigi, Bianchetti Gerolamo, Bistolfi Silvio, Capelli Attilio, Cogliandro Luigi, Conti Guido, Cuneo dott. Ambrogio, Drago G. B., Grondona Cesare, Marigo Carlo, Mecca Ferruccio, Migone Alfredo, Mosti Antonio, Passalacqua Mario, RAGGIO MARIA, Remorino Riccardo, Ronchi Umberto, Sala Ciriaco, Sellenati Enrico, Solesio Emilio, M. R. don Filippo Terrile.
Alassio. — Airaldi Teodoro
Chiavari. — Filippini Silvio Francesco, Monteverde Giuseppe C., Viale Francesco Luigi.
Cornigliano. — Gamaleri Alessandro.
Finalborgo. — Vicenzi Leonida.
Pegli. — Boschero Vittorio.
Quinto al Mare. — Brigneti dott. Antonio.
Rapallo. — Società Pro-Rapallo, Valente Vincenzo.
Sampierdarena. — Queirolo Felice.
Savona. — Aonzo G. Battista, Aonzo Giovanni, Gaibissi Francesco, Lavagna Felice, Mistretta Giuseppe, Mondino Fedele, Riello Paolo, Siri Alberto, Vacchetto Vincenzo.
Sestri Ponente. — Borsotto Aurelio, Grillo Francesco, Rusca Enrico, Tortoralo Efisio.
Spezia. — Circolo Evangelico "Fede e Scienza,, Tornabuoni dott. Lorenzo.
GROSSETO. — Moneti Nello.
Massa Marittima. — Carnana G. B., Landucci Giovanni, Luchini Luchino.
LECCE. - *Brindisi.* — Fincati cap. Marino.
Castellaneta. — Mastrobuono Gaspare.
Gallipoli. — Pagliano Francesco.
Taranto. — Longo Giuseppe.
LIVORNO. — Cecchi Oreste, Del Chicca Menotti.
Portoferraio. — De Rosa Carlo.
LUCCA. — Pierotti Antonio.
Barga. — Verzani Gustavo.
Gragnano. — Donadio Ernesto.
MACERATA. — Rocchi Nicola.
MANTOVA. - *Castiglione Stiviere.* — Braga Guido.
Ostiglia. — Manzoni dott. Francesco, Monicelli ing. Mirocle.
S. Matteo delle Chiaviche. — Turchetti Renzo.
MASSA-CARRARA. - *Massa.* — Celi Benedetto.
Carrara. — Faggioni Ciro, Micheli ing. Antonio, Orsini dott. Emilio, Pastorini Corrado.
MESSINA. — Milazzo ing. Francesco, Mollica Rocco, Roberto Giovanni.
MILANO. — Arcellazzi Guido, Banheim Giulio, Barlassina Augusto, Belli Francesco, Bianchi Emilio, Bigatti Federico, Bonacina Pietro, Bovolenta rag. Carlo, Butti Egidio, Buzzati Augusto, Camisasca Italo, Canali Ettore, Cardazzi Ferruccio, Carneli Giovanni, Carnelli Ernesto, Cattani Luciano, Cavalli Donato, Cavallotti Ariberto, Chemello Cesare, Civardi Luigi, Corpo dei Pompieri, Dalla Cola cav. Arturo, De Giorgio Antonio, Duaigües Antonio, Emanuele Francesco, Etter Jean, Faconti Aldo, Ferrero rag. Ettore, Fioravanzi Duilio, Foà Giuseppe, Fogazzi Angelo, Foli Achille, Frascoli Gerolamo, Frascoli Mansueto, Frattini sac. Giovanni, Frattini Mario, Galbiati Enrico, Gallico Fausto, Gambarè Ettore, Gaslini Luigi, Giovanzana Attilio, Griffini Domenico, Grossi Celeste, Guerrini Arturo, Guicciardi Emilio, Kettlitz Arturo, Lampugnani ing. Alessandro, Lavezzari Francesco, Lombardi Francesco, Maga dott. Alberto, Magnoni Egisto, Mailland Federico, Mandelli ing. Andrea, Manera Giovanni, Manfredi Felice, Manzoli Massimo, Marelli Ercole, Marenghi Eugenio, Mariani avv. Pietro, Marinoni Remigio, Mereghetti Achille, Migliavacca Ugo, Minoja Gaetano, Minoletti Carlo, Miriani ragionier Edoardo, Nalato Giulio, Navoni Arnaldo, Negroni Emilio, Nobile Gaetano, Pagano Luigi, Panceri Carlo, Paoletti Leonetto G., Parini Giovanni, Patti Umberto Mario, Pedrotti Beniamino, Pinardi Achille, Pini Carlo, Pisa ing. Giulio, Pogliani Carlo, Ponzone Guido, Raffo Rodolfo, Raspagni Luigi, Reggiani Umberto, Ricevuti Giuseppe, Rizzi Virgilio, Rolandi Luigi, Rossi Andrea, Rota Enrico, Sammarco Luigi, Santandrea Agostino, Sartor Eugenio, Sassi Alfredo, Segalli Adolfo, Seglizzi Egisto, Solari G. Battista, Sommaruga Arturo, Spasciani Piero, Speluzzi Ernesto, Spreafico Luigi, Strozzi Leopoldo, Tabernacolo Nicola, Tavecchia Domenico, Testa Pietro, Trabattoni Carlo Antonio, Trabucchelli Tito, Tranquilli Pietro, Vedovelli Carlo, Vendramin Enrico, Vianello Carlantonio, Villa Giuseppe, Zanotti Edoardo.
Arcore. — Visconti Arturo.
Bareggio. — Olgiati rag Clelio.
Barlassina. — Alberti Emilio, Colombo Pietro, Bellini Nino.
Casorate Sempione. — Puricelli Giovanni.
Cassano Magnago. — Canziani Angelo.
Concorrezzo. — Ronchi A. Guido, Variscò Angelo.
Gessate. — Bosisio Giuseppe.
Legnano. — Bordini Luigi, Rossi Leopoldo.
Lodi. — Dossena Carlo, Mora Giuseppe, Parigi Ettore.
Meda. — Brusca Adolfo.
Monza. — Biffi sac. Adolfo, Bossi Guido, Garbagnati sac. Guido, Minonzio Lazzaro, Oriani Barnaba, Rossi Tomaso, Tagliabue Angelo.
S. Pietro Seveso. — Milani Eugenio.
Saronno. — Camosso ing. Serafino.
Sesto Calende. — Giardini Giovanni.
Somma Lombardo. — Casolo Ginelli Alfredo, Madaschi Giovanni.
Velate Milanese. — Penati Vittorio.
Villa Fornaci. — Gobello Camillo.
MODENA. — Bellettini Francesco, Martinelli Guido.
Bastiglia. — Dondi Agostino.
Cavezzo. — Fattori Belisario, Ferrari Riccardo, Govi Alberto.
Medolla. — Gibertoni dott. Gioachino.
S. Felice sul Panaro. — Pezzini Lodovico, Pradella Alfeo, Tosatti Attilio.
Zocca. — Serra Alfonso.
NAPOLI. — Becker Gustavo, Cavallini ingegner Decio, De Luca Ulderico, Fiorani Giulio, Geremia march. Francesco, Magaldi dott. Attilio, Panzuti conte Ferdinando, Rinonapoli ing. Giuseppe, Romito dott. Alberto, Società Napoletana Automobili.
NOVARA. — Arella dott. Enrico, Fassio Giuseppe Ettore, Fossati De Regibus Caccia Piatti march. Cesare, Gastaldi ing. Lino, Zucchi Arnaldo.
Arona. — Iotti Pierluigi.
Biella. — Bona Ernesto Flaminio, Circolo Commerciale Biellese, Fogliano Giovanni Delfino, Sanpietro ing. Mario.
Gattinara. — Carisio Giacomo, Oddone Cesare.
Intra. — Trincheri Casimiro.
Masserano. — Aimone Giacinto.
Mongrando. — Arpiani Pietro, Vincis Giulio.
Piedimulera. — Pozzi Giovanni.
Romagnano. — Ballare Pietro.
Santhià. — Bavagnoli Ariberto.
Oleggio. — Gagliardi Guido.
Tollegno. — Bracco Oddone.

Varallo Sesia. — Boffa Giuseppe.
Vercelli. — Benini Giulio.
PADOVA. — Capovilla Augusto, Manfredini Raoul, Nemesio Beltrame, Ovio Antonio, Pillon Vasco, Re Alessandro, Rodella dottor Umberto.
Fontaniva. — Maggi Antonio.
Galliera Veneta. — Lando Luigi.
Ponte di Brenta. — Innocenti Francesco.
Stanghella. — Raimondi Paolo.
PALERMO. — Geraci Vincenzo, Lehn Enrico, Lo Monaco Gaetano, Premuda Stefano, Vota Francesco.
PARMA. — Benedini ing. Giacomo, Carpi Pier Luigi, Casalini ing. Arturo, Chierici ing. Silvio, Gandolfi Pietro, Marselli Umberto, Menozzi ing. Luigi, Perizzi ing. magg. Tebaldo, Podobnick cav. magg. Carlo, Sala Eugenio, Schenoni cav. Angelo.
Borgotaro. — Tagliavini Casimiro.
Sala Baganza. — Gombi rag. Vincenzo.
PAVIA. — Branchini dott. Arnaldo, Gobbetti dott. Vittorio, Salvadè Cesare.
Broni. — Farelli Pietro.
Casteggio. — Folcini Secondo.
Gropello Cairoli. — Lanfranchi Nino.
Lomello. — Comi ing. Luigi.
Mortara. — Celada Riccardo, Pero Giuseppe.
S. Giorgio Lomellina. — Maffioli dott. Francesco.
Vigevano. — Crova Luigi, Faini Cesare, Maroni Mansueto, Pastormerlo Carlo, Soro Achille.
Voghera. — Ferlini Giuseppe.
PERUGIA. - *Cascia.* — De Francesco dott. Donato.
Foligno. — Fattorillo Luigi.
Terni. — Tega rag. Nazareno.
PESARO. — Braglia Cesare.
Fano. — Battistini Francesco.
PIACENZA. — Anelli Alessandro.
Fiorenzuola. — Bavagnoli Carlo, Montanari dott. Giuseppe, Pastorini geom. Ettore.
PISA. — Cei Carlo, Fuortes Antonio, Lami Carlo Zanetto, Nissim Mario, Nissim Pellegrino, Papanti Pelletier nob. Lorenzo, Società Impiegati Civili e Pensionati, Soria Diego, Zoncan Tiziano.
Pontedera. Corbari Francesco.
PORTO MAURIZIO. - *Oneglia.* — Agnesi Agostino.
Sanremo. — Amey Romolo, Sala Convegno Ufficiali 4° Genio.
Taggia. — Arrigo Luigi, Conio Agostino.
Ventimiglia. — Borgnini Luigi.
RAVENNA. — Calura Vincenzo, Corelli Goffredo.
Barbiano. — Petrocini Saverio.
Cervia. — Alessi Gioachino, Bavolenta Aldo, De Marta dott. Mario, Fuschini Francesco, Lugaresi Augusto, Manzau G. B.
Faenza. — Donati Aldo, Pezzi Ettore.
Lugo. — Azzaroli G. Gualberto.
Russi. — Babini Giovanni.
REGGIO CALABRIA. — Canale not. Felice, Ditto Giuseppe.
Stilo. — Baldini Giuseppe.
REGGIO EMILIA. — Bonvicini Luigi, Galeotti Michelangelo, Garlinzoni Felice, Pasini Gino.
Luzzara. — Tagliavini Ruggero.
Rubiera. — Cerretti Paolo.
ROMA. — Albizzi Augusto, Bisso cav. dottor Augusto, Boursier Carlo, Cantono cap. Eugenio, Del Grande Romolo, Fabri Telemaco, Ferraro Giuseppe, Fiorentini Guido, Onorev. Franchetti Leopoldo, Fumaroli Francesco, Germani avv. Edoardo, Giaquinto dott. Ettore, Gori Giuseppe, Lucci Eugenio, Marchino Angelo, Mascarella Vincenzo, Moris magg. cav. Mario, Revessi ing. Giuseppe, Rocchi Giulio, Sogno Ezio, Trapanesi Emilio, Trovarelli Salvatore.
ROVIGO. - *Adria.* — Turolla Narciso.
Contarina. — Club ciclistico.
Fratta. — Zamboni Vito.
Gaiba. — Gambalunga Giulio.
Loreo. — Matscheg Federico.
Stienta. — Stefani Alessio.
SALERNO. — Antezza geom. Raffaele, Casaburi Manlio, Mini ing. Alfonso, Sala di lettura del 12° Fanteria, Silvani geom. Silvio.
Pagani. — Ferraioli G. Battista.
Sala Consilina. — Bonagura rag. Michele.
SASSARI. — Defena Michele, Tortorici Paolo.
La Maddalena. — Circolo Ufficiali.
Oristano. — Remerciaro Francesco.
SIENA. — Mazzeschi Ugo.
SONDRIO. — Pangrazio Arturo, Sertoli Gian Franco.
Chiavenna. — Gadola Attilio.
Morbegno. — Conforti Gabriele.
Traona. — Paravicini nob. Giuseppe.
Tirano. — Lorandi Marco, Lurati Alessandro.
TERAMO. — Torelli cap. Alessandro.
TORINO. — Albertalli Oreste, Allaria Francesco, Artale Maurizio, Baraldi rag. Massimo, Basletta Giulio, Bellardi prof. Biagio, Bellosta Giulio, Beria d'Argentina Eugenio, Bertoldi Guido, Boalino Angelo, Bonzanino Virginio, Borbonese Amedeo, Borgialli Vittorio, Borgogno Marco, Brandi ing. Vincenzo, Calandra Francesco, Cantù dottor Carlo Adolfo, Cassinis Paolo, Damarco Emilio, Davico Ernesto, Dematteis Giuseppe, Destefanis Giuseppe, De Vecchi Giulio, Di Torazzo Adolfo, D'Ormea marchese Gustavo, Ferrero Mario, Fochesato Giacomo, Garino Achille, Gentile Enea, Gianello Battista, Gianoli Riccardo, Goria Giuseppe, Griffa Francesco, HIESTEUR FALCETTI TERESA, Laudi Enrico, Maggiorotto Edoardo, Mantovani prof. Dino, Marchese dott. Luigi, Marchetti Aldo, Marchisio Carlo, Merletti Paolo, Montaldo Antonio, Negro Prospero, Pagani Pietro, Pagliero Marcello, Paletto Luigi, Pestelli Oreste, Picchetto Antonio, Poma Enzo, Prada Enrico, Quaglia Giuseppe, Ramella avvocato Umberto, Ramiro Romero, Repetto Augusto, Rigat Carlo, Rippa Pierino, Rondelli Ugo, Rovelli Giuseppe, Schiavi Armando, Schlopis Alessandro, Strobino Raimondo, Uccello Giuseppe, Vercellone avvocato G. Battista, Verga ing. Camillo, Viale Spirito, Vignola Filippo, Zucchero Oreste.
Caselle Torinese. — BONA ADELE.
Castellamonte. — POLLINO SECONDINA.
Chieri. — Gallina Galileo, Piazza Giuseppe.
Ivrea. — Fornelli Amleto.
Pancalieri. — Gramaglia Vincenzo.
Pinerolo. — Ubertalli Roger.
S. Secondo di Pinerolo. — Turina dott. Giacomo.
Susa. — Tissi Antonio.
Torre Pellice. — Albarin Alberto.
TREVISO. — Garioni Carlo, Gasparini Adolfo, Pezzato Giovanni.
Conegliano. — Ciotti Tomaso.
Istrana. — Calzavara dott. Giovanni.
S. Vito d'Asolo. — De Toni Cristiano.
UDINE. — Sala Convegno Ufficiali 79° Fanteria.
Casarsa. — Canciani Roberto.
Gemona. — Zozzoli Adolfo.
San Daniele. — Cortesi Alfredo.
S. Vito al Tagliamento. — Stufferi Mario.
Tolmezzo. — Molinari Vittorio.
Trasaghis. — Stefanutto Fiorenzo.
Villasantina. — Morocutti Florio.
VENEZIA. — Cantieri Vittorio, Chitarin Alfredo, De Marchi Giuseppe, De Min Carlo, Ivancich avv. Antonio, Jesurum Aldo, Laureati ten. Marino, Milandi Antonio, Negri prof. Paolo, Società Canottieri Francesco Querini, Società Reali Canottieri "Bucintoro".
Chioggia. — Società "Unione Velocipedistica Clodiense".
Spinea. — Bellatti dott. Angelo.
VERONA. — Baroni Carlo Alberto, Grazzi Angelo, Maggia Icilio, Malcotti ing. tenente Emilio, Manganotti dott. Orsino, Meneghini Lucullo, Mens Alfonso, Mocenigo conte Piero, Nicolosi Mario, Novarese Carlo, Pavani Curzio, Piccoli Giuseppe, Picconi Giulio, Sartori Alfonso, Schiavi Aristide, Schmidt Alfredo, Tripepi Luigi.
S. Giovanni Lupatoto. — Gattoni Alfredo.
VICENZA. — Pizzocolo Adolfo.
Arsiero. — Chiurlotto Erminio, Gasparotto Silvio.
Breganze. — Bonato Fortunato, Borin Giacomo, Laverda Giovanni, Zen Alessandro.
Lonigo. — Sacchetto Alfonso.
Marostica. — Menegatto G. Battista.
Montecchio Maggiore. — Volner Giuseppe.
Perale. — Murero Decimo.
Pianezze. — Dal Canton dott. Tiziano.
Schio. — Granotto Giulio.
Seghe di Velo. — Cisiato Italo.
COLONIA ERITREA. - *Cheren.* — Piva Abele.

ESTERO.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. - *Trieste.* — De Bacho Ferruccio, Trandes Rodolfo.
Podgora. — Reitz Giuseppe.
Pola. — Furlani Giuseppe.
Salcano. — Lenassi Oddone.
TRENTINO. - *Pergine.* — Dal Prà Renato, Valtolini Alessandro.
Riva. — Baldo Achille, Marchi Italo.
Varone. — Bozzoni Alberto.
PROVINCIE DIVERSE. - *Bolzano.* — Costa Enrico, Flaim Adolfo. Rondi Plinio.
Cattaro. — Aranza dott. Giuseppe.
Cracovia. — Zuliani Francesco.

Francia.

Nizza. — Bres Giacomo, Cassone Edmondo.
Parigi. — Franco prof. Ernesto.
Saint-Etienne. — Bich bar. Mario.
Tolosa. — Couret Henry.

Olanda.

Rotterdam. — Kuno Enrico Adriano.

Rumania.

Braila. — Cohen Henry, Fanciotti Edoardo, Fanciotti Enrico, Fiocchetti B., Geiger B. C., Hofmeister Norbert, Jeiteles G., Katz Hirsch, Mitarakis Michel, Provini C., ROSINI CONTESSA ALESSANDRINA, Valaperta Mario.

Svizzera.

CANTON TICINO. - *Chiasso per Buffalora.* — Bianchi Agostino.
Lugano. — Dallera T. M.
CANTON DI LUCERNA. - *Winterthur.* — Wuillenmier Edoardo.

Asia.

ASIA MINORE. - *Smirne.* — Corletti Gerardo, Ferrando Attilio, Solari Giovanni.

Nord America.

CALIFORNIA. - *S. Francisco* — Del Monte Angelo, Puerari Enrico, Vanzi Max.

Sud America.

REPUBBLICA ARGENTINA. - *Buenos Ayres.* — Bordoli Battista, Podestà Juan, Pozzi Aldo.
Rosario S. Fè. — Bordoli Claudio.
URUGUAY. - *Montevideo.* — Maciel Flangini Enrique.

Soci annuali al 15 dicembre 1903 .		N. 36846
» » inscritti dal 15 dicembre al 31 dicembre 1903 .		» 2
Dimissionari, irreperibili, morosi, ecc. rientrati a far parte dell'Associazione dal 15 al 31 dicembre 1903.		» 62
Soci annuali a tutto il 31 dicem. 1903		N. 36910
Soci vitalizi al 15 dicem. 1903	N. 526	
» » inscritti dal 15 al 31 dicembre 1903 . . .	» 31	» 557
Totale dei soci al 31 dicembre 1903		**N. 37467**

Soci annuali al 1 gennaio 1904 . .		N. 36910
Morti, irreperibili e dimissionari . .		» 1551
		N. 35359
Soci annuali inscritti al 15 dic. 1903 pel 1904	N. 850	
Soci annuali inscritti dal 15 al 31 dicembre 1903 .	» 331	
	N. 1181	
Soci annuali inscritti dal 1 al 15 gennaio 1904 . ,	» 460	» 1641
Soci annuali al 15 gennaio 1904 . .		N. 37000
Soci vitalizi al 1 genn. 1904	N. 557	
» » inscritti dal 1 al 15 gennaio 1904	» 17	» 574
Totale dei soci al 15 gennaio 1904		**N. 37574**

Ufficio di redazione: Touring, Piazza Durini, 7, Milano
Direttore: Prof. Ottone Brentari.
Gerente: Attilio Dalla Cola.

12134 - Milano, Tip. Capriolo e Massimino
Via San Pietro all'Orto, N. 15
Via Francesco Guicciardini, N. 5

GRATIS A TUTTI I SOCI DEL TOURING

Pagamento della quota per il 1904.

Per l'art. 15 dello statuto, i soci annuali hanno l'obbligo d'inviare alla Sede centrale la quota **prima del 15 gennaio.**

Anche quest'anno, per deliberazione del Consiglio, e per comodità dei soci, tale limite è stato prolungato a tutto febbraio.

Ora però, per il buon andamento del sodalizio, non è più possibile attendere; e perciò, **da oggi primo marzo si intraprendono le pratiche di esazione,** facendo recapitare al domicilio dei soci un assegno postale d'una somma comprendente la quota e le spese; e precisamente:

L. 6,20 per i soci di Milano,

L. 6,55 per i soci del resto d'Italia,

L. 8,55 per l'estero.

La Direzione sarà grata intanto a tutti quei soci che, per agevolare il non indifferente lavoro d'ufficio, invieranno sollecitamente la rispettiva somma predetta direttamente alla Sede centrale (piazza Durini, 7, Milano).

* * *

Servirsi, a preferenza, di **cartolina-vaglia**; indicare **sul talloncino** e non altrove, nome, cognome, indirizzo, e le parole **per quota 1904**.

Appena ricevuto l'importo, l'Amministrazione invierà il talloncino **color violetto** da applicare alla tessera valida per il 1904.

Soci a pagamento quinquennale.

Come si vede dall'elenco che pubblichiamo in questo numero, i **soci a pagamento quinquennale** sono quasi **mille.**

I soci a pagamento quinquennale (**L. 30** per l'interno, **L. 40** per l'estero) ricevono **gratis** un elegante **distintivo** d'argento.

Chi ha già pagata la quota può diventare socio per cinque anni inviando L. 24 se per l'interno, L. 32 se per l'estero.

Assemblea generale ordinaria dei soci del T. C. I.

Avviso di convocazione.

A sensi degli art. 26, 27, 28, 29 e 30 dello Statuto Sociale, è convocata in Milano l'Assemblea generale ordinaria dei soci del Touring Club Italiano, e precisamente nel giorno di **domenica 10 aprile, alle ore 15 nel salone della Borsa, in piazza Cordusio.**

ORDINE DEL GIORNO:

1) Nomina del Presidente dell'Assemblea (art. 33 dello Statuto).
2) Approvazione del verbale dell'Assemblea 29 marzo 1903 (pubblicato nella *Rivista* n. 5 del maggio 1903).
3) Relazione della Direzione generale sull'andamento economico e morale del T.
4) Relazione dei Sindaci sul Bilancio 1903.
5) Voto consultivo (art. 34 dello Statuto) sul Bilancio consuntivo per l'esercizio 1903.
6) Elezioni:

a) di 11 consiglieri in sostituzione dei signori:

Avv. **Cesare Agrati** (scaduto di carica perchè eletto nel 1902 al posto di un consigliere il cui triennio spirava nel 1903).
Cav. magg. **Alessandro Barutta** (scaduto per compiuto triennio).
Ing. **Pietro Gavazzi** » » »
Oreste Gorla » » »
Comm. **Federico Johnson** » » »
Rag. **Piero Moro** » » »
Cav. prof. **Giuseppe Fumagalli** (dimissionario e il cui triennio scade nel 1905).
Cav. dott. **Mario Badini** (nominato interinalmente dal Consiglio, a norma dell'art. 21 dello Statuto).
Dott. **Gildo Guastalla** (nominato interinalmente dal Consiglio, a norma dell'art. 21 dello Statuto).
Cav. rag. **Enea Pressi** (nominato interinalmente dal Consiglio a norma dell'art. 21 dello Statuto).
Comm. **Giovanni Silvestri** (nominato interinalmente dal Consiglio, a norma dell'art. 21 dello Statuto).

b) di 3 Sindaci in sostituzione dei signori **Romeo Riva**, rag. **Attilio Soffredi**, rag. **Gino Turrini** (scaduti dalla carica annuale e rieleggibili).

Il verbale della suaccennata seduta verrà pubblicato (a termini dell'art. 35 dello Statuto) nella *Rivista* del maggio prossimo, alla quale sarà annessa la scheda di votazione in merito al Bilancio e per l'elezioni alle cariche sociali vacanti.

Le schede (a norma degli art. 36, 37 e 39 dello Statuto) dovranno essere ritornate alla sede del Touring, non più tardi del 15 giugno 1904.

Lo scrutinio seguirà, per cura dei Sindaci, il 16 giugno 1904.

Il Direttore Generale — Federico Johnson.

Il Segretario del Consiglio — Innocenzo Vigliardi-Paravia.

Relazione dei Sindaci sul Bilancio 1903

Il bilancio dell'esercizio 1903, sul quale abbiamo l'onore di riferirvi, venne compilato dalla Direzione Generale colle stesse norme contabili e amministrative adottate per i precedenti bilanci, con questa differenza però che mentre il rendiconto del precedente esercizio era suddiviso in due parti e cioè rendiconto dell'esercizio amministrativo e rendiconto dell'esercizio patrimoniale, onde distinguere i redditi provenienti dal Capitale da quelli derivanti dall'esercizio, il rendiconto attuale, per semplificazione, comprende in una sola le due parti, la divisione essendo stata fatta lo scorso anno per puro concetto interno d'amministrazione. Malgrado queste piccole varianti, facilissimo è l'esame d'ogni singola categoria e noi interessiamo tutti i soci ad esaminarne i risultati cifra per cifra coi bilanci precedenti perchè i confronti daranno la prova più convincente del continuo progresso della nostra Associazione.

SITUAZIONE PATRIMONIALE.

Attività.

Valori pubblici. — Furono valutati al corso di borsa del 31 dicembre 1903, e il maggior valore risultante in confronto al prezzo di acquisto è rappresentato dal fondo di riserva sulle fluttuazioni dei valori, così che qualsiasi eventuale disvario non apporterebbe alcun aggravio al Touring finchè il corso non scenderà sotto quel prezzo d'acquisto.

Cassa. — L'esistenza reale al 31 dicembre 1903 venne da noi regolarmente controllata.

Mobili. — Fu stabilita una svalutazione minore che non per il 1902, perchè il mobilio già esistente, nonchè quello acquistato nel corso dell'anno, è tale da non abbisognare maggiori deprezzamenti, pur tenendo calcolo del trasloco.

Pubblicazioni. — Le valutazioni furono fatte in base ai prezzi di costo, colla percentuale di svalutazione già praticata nei precedenti esercizi del 10 % circa in media.

Gli stereotipi delle pubblicazioni di quest'anno furono completamente svalutati malgrado che essi e quelli degli anni precedenti (svalutati nei precedenti esercizi) in parte possano venir nuovamente utilizzati nelle ristampe.

Minuterie. — Furono valutate al prezzo di costo colla percentuale di svalutazione degli anni precedenti che è del 12 %.

Cassette da riparazioni e cartelli indicatori non ancora collocati. — Furono prudenzialmente svalutati come le minuterie.

Cancelleria. — Fu inventariata la sola utilizzabile.

Biblioteca. — Essa si è notevolmente arricchita coi doni fatti volontariamente dai soci, così che gli acquisti di opere turistiche si sono potuti contenere nella cifra stanziata di L. 500. L'avanzo di questo stanziamento fu portato a nuovo con altre L. 500, nuovamente votate per ulteriori acquisti.

Ratei di fitto e di fondi pubblici. — Rappresentano crediti d'amministrazione; per quanto riguarda le L. 3000 d'affitto dei locali di via Monte Napoleone, 14, dal 1° gennaio al 29 marzo 1904, passate alle spese dell'esercizio 1903, notiamo che ciò fu fatto con giusto criterio trattandosi di spesa incontrata per assicurare i locali della nuova sede del T. la quale, pei lavori di riattamento occorrenti rimarrà altresì forzatamente improduttiva per quei mesi del 1904.

Crediti vari. — Trattasi di crediti in gran parte garantiti ed esigibili in breve termine.

Depositi cauzionali e *Crediti in conto corrente.* — Comprendono L. 12 000 depositate a titolo di cauzione per l'affitto dei locali in via Monte Napoleone e altri depositi e crediti.

Spese anticipate 1904. — Rappresentano spese fatte in anticipo le quali non hanno bisogno di ulteriori schiarimenti.

Passività.

Quote anticipate per gli anni 1904-1905 e 1906. — Rappresentano il debito verso i soci, che anticiparono delle quote sociali pel 1904 e oltre quell'anno.

Soci a pagamento quinquennale. — Ci è gradito vedere come questa categoria di soci abbia subito preso un grande sviluppo; ciò, oltre esser prova di affezione e di fiducia pel Sodalizio, dà notevole consistenza all'avvenire del T.

Rivista mensile 1904. — La cifra indica abbonamenti e anticipi fatti per questa nostra pubblicazione.

Impegni vari di bilancio. — Trattasi di residui d'impegni per il 1904, cioè residui di stanziamenti fatti negli anni antecedenti i quali non hanno avuto la completa esecuzione nel 1903; come la stampa delle monografie alpine, delle monografie dei trasporti turistici, gli acquisti per la biblioteca, ecc. Vi sono pure compresi i depositi fatti dai depositari di placche del T.; il residuo impegno per l'azione di L. 1000 sottoscritta per l'Esposizione di Milano del 1906, ecc.

Cartelli indicatori. — Allo stanziamento di L. 5 000 fatto dal Consiglio vedemmo con piacere aggiungersi oltre 6000 lire, frutto di sottoscrizioni fra i soci, il che dimostra quanto questo servizio, a favore del quale il T. ha intensificata la sua azione, risponda a un bisogno non soltanto turistico, ma di utilità pubblica. Figurano infatti fra i sottoscrittori in modo notevole le Autorità Provinciali e Comunali e S. M. il Re. Dal totale di L. 11 009 vennero dedotte L. 2 260 in gran parte dipendenti da ritardo nel versamento da parte di Enti sottoscrittori causa le indispensabili pratiche d'ufficio e L. 1889,60 che rappresentano le spese già fatte durante il 1903 per pubblicazioni, sopraluoghi e collocamento di buon numero di pali e cartelli indicatori.

Guida Lombardia, edizione 1904. — Notiamo qui, oltrechè lo stanziamento di L. 4000 votato dal Consiglio, l'ammontare delle sottoscrizioni per l'importante cifra di L. 12 358,50 formanti un ammontare complessivo di L. 16 358, 50. La cifra di L. 12 358, 50 merita una speciale considerazione rappresentando essa la completa approvazione da parte di un considerevole numero di soci ad un nuovo concetto a cui si uniforma oggi l'attività del Consiglio del T. Esso infatti, non arrestando il ciclo delle pubblicazioni turistiche che spettano d'anno in anno ai soci, ha intensificato ancor più il proprio lavoro per provvedere a continue richieste di soci, mediante ripubblicazioni più complete e aggiornato di guide anteriormente distribuite e mediante pubblicazioni di altre guide, ad esempio, quelle ferroviarie, richieste dallo sviluppo turistico col mezzo delle ferrovie.

E che questo lavoro sia reclamato dal progresso dei tempi lo provano le domande più svariate che pervengono quotidianamente alla Direzione riferentisi a pubblicazioni e carte da farsi con concetti nuovi o in scala più grande. La modesta quota sociale però non permetterebbe di esaudire i desiderî di un determinato numero di soci a meno di arrestare l'opera del T. intesa ad illustrare le regioni italiane che non lo furono ancora; da ciò la necessità di far pagare ai richiedenti la spesa inerente alle nuove pubblicazioni, rimanendo a carico del Consiglio, oltre il già gravoso lavoro attuale, quello non lieve della compilazione di dette pubblicazioni. Riteniamo perciò che tutti i soci non solo riconosceranno la correttezza del nuovo concetto cui si è uniformato il Consiglio, ma applaudiranno a coloro che volonterosi si sono sobbarcati al non lieve lavoro, portandolo a termine in modo impareggiabile.

Dalle L. 16 358, 50 anzidette furono dedotte le spese incontrate al 31 dicembre per la pubblicazione della nuova *Guida di Lombardia* e il credito per quote tuttora da esigere.

Riserva per le fluttuazioni dei valori pubblici. — La riserva dei valori, che nello scorso anno era di L. 4239, 97, è attualmente di L. 6277, 87, causa l'aumento sopravvenuto sul corso dei valori esistenti alla fine d'anno. Questo fondo, come già fu detto al capitolo *Valori pubblici*, rimane al passivo, anzichè passare ad aumento di capitale, come salvaguardia contro eventuali ribassi.

Riassumendo: le attività essendo di . .	L.	310 283, 12
e le passività di	»	86 933, —
il capitale netto al 31 dicembre 1903 risulta di	L.	223 350, 12
così composto:		
Avanzo di rendita esercizi precedenti .	L.	144 090, 25
Eccedenza di rendita presente esercizio	»	23 559, 87
A riportare	L.	167 650, 12

Riporto . . . L. 167 650, 12

a cui vanno aggiunte:

Per quote soci vitalizi al 1° gennaio 1903 L. 40 100, —

Per quote soci vitalizi inscritti nel 1903 » 15 600, — » 55 700, —

Capitale netto al 31 dicembre 1903 . . . . L. 223 350, 12

Abbiamo creduto opportuno di suddividere il conto capitale in due parti, affinchè risulti che il capitale netto è composto: dalle eccedenze rendita dei precedenti esercizi (che sole possono essere eventualmente alienate colle modalità dell'art. 41 dello statuto sociale) e dall'accantonamento delle quote dei soci vitalizi, le quali costituiscono un impegno intangibile per gli obblighi futuri verso quella classe di soci.

RENDICONTO GENERALE D'AMMINISTRAZIONE.

L'avanzo dell'esercizio 1903, cui abbiamo accennato nella Situazione Patrimoniale, è dato dalla differenza fra gli introiti conseguiti durante l'anno che si elevarono alla cospicua cifra di . . . . L. 314 254,23
e le spese fatte in . . . . » 290 694,36

e precisamente in L. 23 559,87

Il prospetto delle rendite e spese è esposto in tutte le sue parti con tale chiarezza che crediamo davvero superfluo qualsiasi altra aggiunta delucidativa. Ma poichè il compito nostro è quello di assicurarvi della esattezza delle cifre esposte in bilancio, avendo noi seguìto passo passo l'andamento amministrativo nelle sue diverse esplicazioni, dichiariamo che le cifre stesse corrispondono pienamente alla realtà e che hanno avuto, tanto singolarmente, durante l'anno, quanto nelle risultanze finali, la nostra più completa approvazione. Sentiamo altresì l'obbligo di tributare un voto di plauso alla Direzione Generale ed ai singoli componenti il Consiglio per l'indirizzo severo e corretto constantemente dato all'andamento amministrativo.

Affinchè poi i soci possano ben giudicare dell'evoluzione avuta dal Touring dal suo inizio ad oggi e il merito di questo iudirizzo severo e previdente, crediamo opportuno di riassumere nel prospetto in calce le diverse risultanze dei bilanci, dalla fondazione ad oggi, dalle quali emerge in modo speciale come l'erogazioue degli introiti siasi andata gradualmente trasformando e plasmando in conformità alle nuove esigenze del turismo. Infatti, mentre negli esercizi 1895, 1896 e 1897 le erogazioni si riducevano alle sole pubblicazioni, impianti delle sezioni e spese generali, nei successivi, e più ancora nel testè decorso esercizio, si sono distribuite su dieci categorie distinte perchè i servizi richiesti dai viaggi si sono da allora continuamente e notevolmente accentuati e parecchi nuovi, anzi, ne sono sorti. Osserverete altresì che colla modesta quota di L. 6, aumentata dalla tassa d'ammissione dei nuovi soci, da introiti vari, ecc., si potè distribuire per un valore di *L. 7,87 per socio*, cifra che da sola conferma la bontà dell'azione del Sodalizio.

A questo punto è anche opportuno mettervi in evidenza che, se l'avanzo di rendita quest'anno fu di L. 23 559,87 in confronto di L. 32 014,74 dello scorso anno, ciò è conseguenza diretta dell'intensificazione di tutti i servizi, procurati ai soci, di cui già parlammo, fra i quali ricordiamo lo speciale stanziamento di L. 5000 per le segnalazioni stradali, che nel precedente esercizio gravavano in bilancio solo per alcuue centiuaia di lire, e la spesa di L. 6000 per il semestre anticipato di affitto dal 29 settembre 1903 al 29 marzo 1904 per la nuova sede in via Monte Napoleone, 14, cifre che per fare un confronto coll'esercizio precedente dovrebbero considerarsi in aggiunta all'avanzo di quest'anno, che si eleverebbe così a 34-35 000 lire circa.

Quanto alla nuova sede è opportuno riferirvi come il nuovo ampliamento sia imposto dal lusinghiero crescente sviluppo dell'Associazione, e da nuove importanti attività fra cui citiamo il lavoro della Commissione dei cartelli indicatori, quello della Commissione per il miglioramento degli alberghi, quello della Sezione Lombarda dell'Associazione nazionale pel movimento dei forestieri (di cui fa parte il Touring) ed altre ancora.

Il mutamento di sede è quindi una impellente necessità che approvammo pienamente nell'interesse del Sodalizio.

***

Pertanto vi propouiamo l'unanime approvazione del Bilancio dell'Esercizio 1903, presentatovi dalla vostra Direzione e ringraziandovi per la fiducia accordataci, vi rassegnamo l'ouorifico incarico affidatoci al cui disimpegno dedicammo il nostro maggior zelo.

Rag. ROMEO RIVA
Rag. ATTILIO SOFFREDI
Rag. GINO TURRINI.

Media delle spese fatte per ogni socio:

	Soci annuali	2127	5514	11507	14940	16750	20737	26042	31529	36901
	Anni	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Pubblicazioni:	Guide, carte, profili, ecc. . .	2. 13	3. 94	3. 41	3. 55	3. 34	3. 13	2. 83	2. 15	1. 592
	Annuario	—	0. 20	0. 25	0. 25	0. 30	0. 40	0. 70	0. 99	1. 429
	Rivista mensile	0. 15	0. 20	0. 40	0. 41	0. 55	0. 58	0. 98	1. 55	1. 989
		2. 28	*4. 34*	*4. 06*	*4. 21*	*4. 19*	*4. 11*	*4. 51*	*4. 69*	*5. 01*
Servizi:	Cartelli indicatori, cassette .	—	—	—	0. 04	0. 17	0. 05	0. 07	0. 07	0. 151
	Sezione varie	1. 23	0 70	0. 33	0. 09	0. 10	0. 17	0. 16	0. 17	0. 181
	Affiliamenti, Benzina, Alberghi, Garages, Meccanici, Manutenzione strade, Miglioramenti alberghi, Propaganda	—	—	—	—	0. 15	0. 29	0. 36	0. 36	0. 218
	Dogane, rimborsi ferrovia .	—	—	—	—	—	—	—	0. 04	0. 064
	Informazioni	—	—	—	—	—	—	—	—	0. 292
		1. 23	*0. 70*	*0. 33*	*0. 13*	*0. 42*	*0. 51*	*0. 59*	*0. 64*	*0. 906*
Amministrazione:	Spese generali d'amministraz.	2. 26	1. 81	1. 11	1. 10	1. 20	1. 42	1. 62	2. 03	1. 888
	Deperimenti svalutazioni . .	0. 25	0. 02	0. 16	0. 11	0. 05	0. 16	0. 20	0. 12	0. 068
		2. 51	*1. 83*	*1. 27*	*1. 21*	*1. 25*	*1. 58*	*1. 82*	*2. 15*	*1. 956*
		6. 02	6. 87	5. 66	5. 55	5. 86	6. 20	6. 92	7. 48	7. 87

Situazione patrimoniale

Attività

Voce	L.	c.	L.	c.	Totale
Valori pubblici — L. 10 000 di Rendita It. 5 %, godimento 1° gennaio 1904 al prezzo di Borsa della giornata, cioè L. 102, 20	L. 204 400	—			
N. 60 Obbligazioni Ferr. Merid., godimento 1° gennaio 1904 a prezzo di Borsa della giornata, cioè L. 350, 125	„ 21 007	50	L. 225 407	50	
Cassa Numerario in Cassa e presso le Banche			„ 7 156	35	
Mobili — Valore risultante dal Bilancio 31 dicembre 1902	L. 10 000	—			
Acquisti dell'anno	„ 3 543	30			
	L. 13 543	30			
Deperimento e svalutazione	„ 2 543	30	„ 11 000	—	
Pubblicazioni — Guide, Carte, Profili, Monografie, Annuario, ecc.	L. 20 561	89			
Stereotipi della Guida della Campania e delle Monografie 9-10	„ 990	60			
	L. 21 552	49			
Svalutazione	„ 3 080	26	„ 18 472	23	
Minuterie — Distintivi, minuterie varie pei Soci e placche per gli affiliati	L. 8 460	86			
Svalutazione	„ 894	95	„ 7 565	91	
Cassette da riparazioni e Cartelli indicatori esistenti in magazzino			„ 1 601	85	
Cancelleria e materiale per le spedizioni			„ 1 590	92	
Biblioteca — Valore dei doni e degli acquisti al 31 dicembre 1902	L. 4 111	65			
Acquisti dell'anno	„ 463	98			
Valore dei doni pervenuti alla Biblioteca dal 1° gennaio al 31 dicembre 1903	„ 400	—			
	L. 4 975	63			
Esposta per memoria in			„ 1	—	
Ratei di fitto e di Valori pubblici Rateo di fitto anticipato dal 1° gennaio al 29 marzo 1904 pei locali di Piazza Durini 7	L. 1 125	—			
Idem, di via Monte Napoleone 14. L. 3 000 —					
Idem, passato fra le spese dell'Esercizio 1903 „ 3 000 —					
Rateo d'interessi maturati sulle 60 Obblig. Ferr. Merid. dal 1° ottobre al 31 dicembre 1903	„ 172	50	„ 1 297	50	
Crediti vari			„ 11 121	59	
Depositi cauzionali e Crediti in Conto Corrente			„ 12 328	61	
Quota di partecipazione all'Associazione Nazionale Italiana pel Movimento dei Forestieri in Italia di L. 1000, esposta per memoria in			„ 1	—	
Spese anticipate pel 1904:					
Per la Sezione Strade	L. 8 419	33			
Per la Rivista Mensile	„ 434	40			
Per l'Annuario 1904	„ 337	46			
Bollettari, circolari, ecc. relativi alle quote 1904	„ 2 059	07			
Per distintivi assegnati ai soci quinquennali 1904-1908	„ 1 488	40	„ 12 738	66	
					L. 310 28
					L. 310 28

Rendiconto generale d'Amministrazione

Spese

Voce	L.	c.	L.	c.	Totale
Sezione Strade — Pubblicazione di Guide, Carte, Profili, Monografie, ecc.			L. 58 703	51	
Annuario 1903 — Compilazione, stampa e spedizione			„ 52 841	60	
Sezioni — Consolato, Biblioteca, Legale, Medica, Affiliamento, Automobilistica, Economato, ecc.			„ 6 680	06	
Rivista Mensile — Redazione, stampa e spedizione			„ 73 421	73	
Spese Generali d'amministrazione — Affitto, illuminazione, riscaldamento, stipendi e salari, imposte e tasse, incasso quote, ecc.			„ 69 717	95	
Corrispondenza e spedizione — Spese di corrispondenza ai Soci, spedizione delle pubblicazioni e minuterie acquistate dai Soci			„ 10 785	28	
Propaganda — Consolati, Esposizioni varie, Convegni	L. 3 513	92			
Spese borsuali di viaggio di Consiglieri in rappresentanza del Touring	„ 644	35			
Medaglie di benemerenza, pubblicazioni varie per la propaganda	„ 3 908	41	„ 8 066	68	
Mobili — Deperimento e svalutazione			„ 2 543	30	
Cartelli indicatori e Cassette da riparazioni — Stanziamento del Touring pei cartelli indicatori	L. 5 000	—			
Spese fatte nell'anno per le cassette da riparazioni	„ 574	30	„ 5 574	30	
Varie			„ 322	05	
Fondo di riserva per le fluttuazioni dei Valori pubblici — Il maggior valore dei titoli al 31 dicembre 1903			„ 2 037	90	L. 290 6
Avanzo di rendita dell'Esercizio 1903					„ 23 5
					L. 314 2

I SINDACI
Rag. ROMEO RIVA
„ ATTILIO SOFFREDI
„ GINO TURRINI

IL CAPO SEZIONE CONTABILITÀ
Rag. PIERO MORO

IL DIRETTORE GENERALE
FEDERICO JOHNSON

31 dicembre 1903

Passività

oci 1904 — Quote anticipate per il 1904:								
Rinnovazioni . . . . N. 5726 × 6			L. 34 356					
Nuove inscrizioni . . . . „ 1181 × 8			„ 9 448		L. 43 804			
oci 1905 — Quote anticipate . . . . N. 4 × 6					„ 24			
oci 1906 — „ „ . . . . » 1 × 8					„ 8			
oci a pagamento quinquennale — Quote anticipate					„ 13 746			
ivista Mensile 1904 — Abbonamenti alla Rivista 1904, all' edizione di lusso e anticipi vari . .					„ 607	60		
mpegni vari di Bilancio — Disponibili per spedizione Memorie, Manutenzione Strade, per premi dei Concorsi per le Monografie dei trasporti turistici e per le Monografie alpine .			L. 1 625					
Disponibili sullo stanziamento fatto a Bilancio 1902 per l'acquisto di libri per la Biblioteca			„ 36	02				
Stanziamento per l'acquisto di nuovi libri per la Biblioteca			„ 500	—				
Depositi degli affiliati per concessione placche del Touring			„ 2 211	—				
Per sottoscrizione di una Azione serie B dell' Esposizione di Milano 1906.	L. 1000	—						
Meno il versamento fatto.	„ 100	—	„ 900	—				
Per monografie 9-10 da spedire ai Soci 1903			„ 812	86	„ 6 084	88		
artelli indicatori — Stanziamento del T. C. I.			L. 5 000	—				
Ammontare delle sottoscrizioni dei Soci			„ 6 009	—				
			L. 11 009	—				
Credito verso i sottoscrittori.	L. 2 260	—						
Credito sullo stanziamento del T. C. I. pei cartelli indicatori già collocati nel 1903	„ 1 889	65	„ 4 149	65	„ 6 859	35		
uida Lombardia (Edizione 1904) — Disponibili per stanziamento del T. a bilancio 1902 per le spese d'impianto della nuova Guida			„ 4 000	—				
Ammontare delle sottoscrizioni dei Soci			„ 12 358	50				
			L. 16 358	50				
Credito per spese anticipate nel 1903 per la nuova Edizione della Guida.	L. 5 171	75						
Credito verso i sottoscrittori	„ 6 712	10	„ 11 883	85	„ 4 474	65		
ebiti vari					„ 4 956	65		
iserva per le fluttuazioni dei Valori pubblici al 1° gennaio 1903			L. 4 239	97				
Aumenti di riserva per maggior valore dei titoli al 31 dicembre 1903			„ 2 037	90	„ 6 277	87	L. 86 933	
apitale netto al 31 dicembre 1903:								
Avanzo di rendita degli Esercizi precedenti			L. 144 340	58				
Sopravvenienze passive dell' anno			„ 250	33	„ 144 090	25		
N. 401 quote soci vitalizi al 1° gennaio 1903			L. 40 100	—				
„ 156 „ „ „ inscritti nell'anno			„ 15 600	—				
N. 557 . . . . < L. 100					„ 55 700			
Eccedenza Rendite dell' Esercizio 1903					„ 23 559	87	„ 223 350	12
							L. 310 283	12

al 1° gennaio al 31 dicembre 1903

Rendite

Soci 1903 — Annualità riscosse durante l'anno:						
Rinnovazioni . . . . N. 29144 × 6	L. 174 864					
Nuove inscrizioni . . . . „ 7766 × 8	„ 62 128	—	L. 236 992			
N. 36910 Soci						
Introito per vendita di Minuterie varie			„ 6 281	57		
Introito per vendita di Pubblicazioni			„ 59 367	43		
Introiti diversi — Interessi sui depositi in Conto Corrente presso le Banche			„ 885	33		
Rendite varie — Tagliandi maturati durante l'anno su L. 10 000 di Rendita It. 5 %	L. 8 000					
Idem, sulle 60 Obbligazioni Ferrovie Meridionali	„ 690	—	„ 8 690			
Fondo di riserva per le fluttuazioni dei Valori pubblici:						
Maggior valore per fluttuazione del prezzo di Borsa al 31 dicembre 1903 delle L. 10 000 di Rendita di cui sopra	L. 1 092	90				
Maggior valore per fluttuazione del prezzo di Borsa al 31 dicembre 1903 delle 60 Obbligazioni Ferrovie Meridionali	„ 945	—	„ 2 037	90		
					L. 314 254	23
					L. 314 254	23

IL VICE DIRETTORE
Ing. ALBERTO RIVA

I SEGRETARI
INNOCENZO VIGLIARDI-PARAVIA
ALFREDO ZAFFARONI

Esposizione Internazionale d'Automobili a Torino

L'ultimo giorno

(Nostra corrispondenza).

Torino, 21 febbraio.

Vi scrivo dai locali della Esposizione, mentre una folla animatissima si pigia davanti ad ogni *stand*, e circola a stento in questo ambiente, che, per fortuna, si mostrò fino da questa prima volta troppo angusto allo scopo, e che l'anno venturo verrà, sperasi, ingrandito del doppio; vi scrivo in mezzo a questo bailamme formato di elementi così diversi, dai serî automobilisti vestiti da orsi ai bambini giulivi perchè hanno potuto conquistare un palloncino volante della *Stampa Sportiva*, dagli operai venuti per vedere alle gentili signorine venute per farsi vedere, dai turisti ai semplici curiosi; vi scrivo pensando che se la *Rivista*, ha, nel numero precedente, annunciata l'Esposizione, presentandone la pianta, e dando l'elenco degli *stands*, e se in numeri antecedenti l'ha preannunciata indicandone i promotori e gli scopi, è ben giusto che ne riparli, per dire se e come tali scopi vennero raggiunti.

Rag. Nino G. Caimi.

Avv. Gatti Goria.

Conte E. Cacherano di Bricherasio.

Cav. A Rostain.

Conte G. di Mirafiori.

***

Conviene ricordare che questa mostra ha uno scopo non turistico, ma industriale, commerciale; e quanti guardano con occhio poco benevolo lo sviluppo che va prendendo anche fra noi, dopo il democratico ciclismo, l'aristocratico automobilismo, non pensano forse quale immensa importanza abbia questo sviluppo nella economia nazionale: e nel vedere un automobile che passa per la via pensano forse esclusivamente a chi in esso va a passeggio, e dimenticano la massa di lavoro che la fabbrica di quella macchina ha procurato a buon numero d'operai, e dimenticano i numerosi servizi ai quali viene applicato l'automobilismo in sostituzione non solo delle messaggerie, ma anche in non poche occasioni, delle ferrovie.

Palazzo dell'Esposizione. *(Fotografia Ambrosio)*

Il rag. Nino Caimi ideò questa mostra fin dal 1902, quando potè ammirare il quinto *Salon* automobilistico di Parigi, visitato, in due settimane, da 360 000 persone, che poterono vedere i prodotti di cinquecento espositori, prodotti rappresentanti un capitale di dieci milioni: *Salon* nel quale si fecero per venti milioni di affari. Sull'esempio di

Parigi, si tengono simili mostre a Londra, a Bruxelles, a Lipsia, a New York; e perchè non anche in Italia?

Mostre d'automobili se ne erano avute anche prima d'ora in Italia: a Torino nel 1899, a Milano nel 1901, a Torino ancora nel 1902; ma (anche tacendo che in due anni l'automobilismo fece passi enormi), si deve notare che quelle mostre non erano che sezioni d'indole più generale, ed ispirate da un concetto diverso dall'attuale.

Qui si volle fare una Esposizione di soli automobili ed industrie affini, perchè l'attenzione del visitatore non fosse distratta da altre cure; si volle farla dopo il *Salon* di Parigi, per poter avere qui tutte le novità che s'erano avute colà; si volle farla prima dell'apertura della stagione turistica, per dare occasione a chi ha voglia e possibilità di comperare, di vedere, confrontare, decidere, e per offrire l'occasione agli industriali di far vedere, in tempo opportuno, le loro nuove produzioni.

L'esito della Esposizione (la cui idea fu lanciata dalla *Stampa Sportiva*, e trovò valido appoggio nel Club Automobilisti d'Italia, presieduto dal conte Emanuele Cacherano di Bricherasio), provò che l'idea era ottima.

In cifre rotonde (e salva quella maggiore esattezza che non si potrà avere che di qui a qualche giorno) i visitatori furono oltre 50000; il valore degli oggetti esposti di oltre un milione e duecento mila lire; si conchiusero affari per più d'un milioue; si introitarono 26 000 lire; e, pagate le spese, si potranno mettere da parte circa lire 10 000, che serviranno come primo fondo per il *Salon* torinese dell'anno venturo; perchè è già stabilito che questa mostra diventerà una istituzione stabile, come quella di Parigi e d'altre città.

* * *

Durante il periodo della esposizione (che è stata inaugurata il dì 6, e si chiuderà questa sera) si ebbero qui anche tre congressi: quello degli industriali, che stabilirono, in massima, la fondazione d'una Camera sindacale; quello degli automobilisti, che fecero voti per la diminuzione del dazio sul petrolio, per la migliore manutenzione delle strade, e per altri argomenti che li interessano; e quello dei Clubs Automobilistici e del Touring, concluso colla fondazione della « Unione Automobilistica Italiana », di cui la *Rivista* parla più diffusamente in altra parte di essa.

Numerose ed utili furono pure le conferenze: del capitano di stato maggiore Giulio Doubet, sull'automobilismo militare pesante; dell'ing. Tedeschi, sulle condizioni della viabilità; del capitano Cantono (inventore dell'avantreno elettrico), sull'automobilismo militare; del capitano Frassinetti, che parlò del suo pallone dirigibile, e che dovette ripetere tre volte la sua conferenza.

Il capitano Doubet aveva parlato dell'automobilismo militare pesante? E l'avv. Goria-Gatti parlò dell'automobilismo borghese leggero; e parlò da par suo, tutto frizzi ed aneddoti, tutto spirito e poesia, uarrando la storia dell'automobilismo dal carro di Fetonte e dal cavallo di Troia sino ai giorni nostri, non senza notare che anche Dante accennava all'automobile quando, nell'*Inferno*, all'appressarsi di Gerione, esclamava:

> Ecco la fiera con la coda aguzza,
> Che passa i monti, e rompe i muri e l'armi;
> Ecco colei che tutto 'l mondo appuzza.

* * *

Un'altra particolarità: non vi sono premî speciali. Delle medaglie, quella grande d'oro data dal Re, venne assegnata al capitano Frassinetti per il suo pallone dirigibile; le altre, agli *stands* per *referendum*.

E vi scrivo appunto da casa nostra, dallo *stand* del Touring, *stand* che sembra un porto di mare od una stazione ferroviaria, e nel quale il continuo concorso di persone affezionate dimostra quanta vitalità vibri in tutte le numerose branche del nostro sodalizio.

Per merito del nostro egregio capo-console per Torino, cav. A. Rostain, ho potuto affidare la relazione tecnica della mostra a persona tanto competente quanto gentile, a cui presento i più vivi ringraziamenti. *o. b.*

Da uno stand all'altro

Per una razionale rassegna di una Esposizione, e specialmente poi di una Esposizione di automobili, crediamo più utile scostarci dalle solite rassegne dei varî *stands*, e fare invece un esame dei varî prodotti esposti, dividendoli in grandi categorie: così in questa nostra corsa attraverso l'Esposizione di Torino, divideremo il nostro studio in diverse parti e cioè, esamineremo gli automobili, le motociclette, i canotti automobili, gli accessorî per automobili e gli apparecchi areonautici.

I. — Automobili.

La tendenza che si osserva nelle moderne costruzioni di automobili è quella di rendere il motore sempre più corrispondente agli usi pratici, e quindi vediamo le valvole comandate, le accensioni a magnete od anche doppie, le anticipazioni automatiche dell'accensione, ecc.

Per quanto riguarda i *chassis*, si tende a costruirli il più possibile indeformabili, alcuni cercano di raggiungere questa indeformabilità con telai in legno, altri invece con telai in ferro sagomato.

Per la velocità, si aumenta il numero delle possibili velocità, ed ormai quasi tutti i tipi moderni automobili sono forniti di quattro velocità in avanti e della marcia indietro: potenti freni sono applicati agli alberi ed alle ruote, rendendo così sempre più sicura la marcia di una vettura.

Nell'esame che faremo dei varî tipi di automobili esposti, incominceremo dalle fabbriche nazionali per passare poi a quelle estere.

F.I.A.T. — Una ditta che fa molto onore all'industria nazionale e che ha saputo colla precisione della sua lavorazione e con la perfezione dei varî organi meccanici, non solo acquistarsi un primato in patria, ma bensì anche all'estero, è certamente la *Fiat*.

All'ultimo *Salon* di Parigi essa rappresentò degnamente l'industria automobilistica italiana e tutti indistintamente ebbero a farne gli elogi. " On connaissait de nom la fabrique italienne de Turin; on la connait de fait aujourd'hui „. Così s'esprimeva la *France Automobile* in uno dei suoi ultimi numeri, parlando del *Salon* 1903 di Parigi.

Nel numero di gennaio la *Rivista* pubblicò lo *stand* che la *Fiat* aveva a Parigi e che fu trasportato a Torino.

I pregi principali del modello 1904 della *Fiat* sono: il *chassis* in lamiera d'acciaio sagomato, il motore a valvole comandate e la accensione a magnete con scintilla per interruzione.

Il telaio è ristretto in avanti per permettere un facile movimento delle ruote anteriori, è invece più largo nella parte posteriore per permettere l'applicazione di comode carrozzerie.

Tanto l'albero motore quanto quello del differenziale e del cambio di velocità, come pure i mozzi delle ruote, sono montati su sfere e in questo modo è eliminata qualsiasi complicazione per la lubrificazione di questi importanti organi, ed oltre a ciò tutto l'insieme acquista una notevole scorrevolezza: la lubrificazione del motore è fatta automaticamente.

Questi automobili hanno il raffreddamento a circolazione d'acqua con radiatore Daimler-Mercédès e ventilatore.

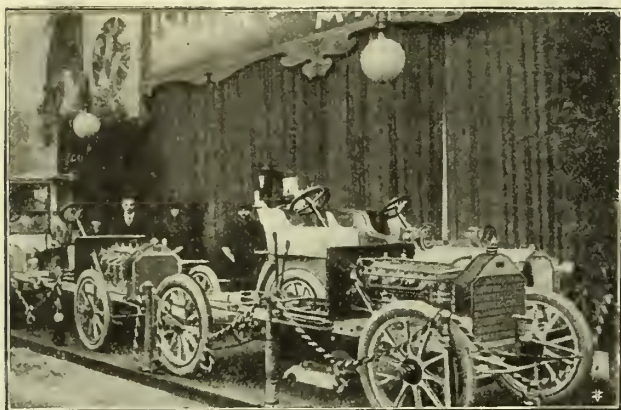
Il motore è verticale ed a quattro cilindri: ha una base in alluminio ed è appoggiato direttamente sul telaio. Le valvole sono a doppia sede e, come si è detto, sono tutte comandate. L'accensione si ottiene per mezzo della scintilla di rottura dell'extra-corrente d'un elettro-magnete; un brevettato dispositivo permette la anticipazione automatica dell'accensione, proporzionalmente al numero dei giri del motore. Il carburatore è a polverizzazione, e dà una miscela dosata automaticamente a tutte le velocità del motore: si ha così un minor consumo di benzina.

Il cambiamento di velocità permette quattro velocità in avanti ed una di marcia indietro.

Un freno a pedale agisce sul differenziale, mentre con una leva a mano si fanno funzionare due freni che agiscono sulle ruote posteriori internamente alle corone dentate. Essi agiscono tanto nella marcia in avanti quanto nella marcia indietro.

Tutta la sospensione è ottenuta con molle molto lunghe di cui le posteriori sono esterne al telaio: queste molle posano sopra sale in acciaio, e dànno alla vettura una grande elasticità.

All'Esposizione di Torino la *Fiat* ha esposto un *chassis* di 10 cavalli, un *tonneau* di 16 cavalli, un *tonneau* di 24 cavalli, una lancia a benzina con motore di 16 cavalli, ed un carro trasporto con motore di 24 cavalli e capace d'un carico di quattro tonnellate.

ISOTTA, FRASCHINI & C. — Fra le ditte nazionali primeggia, per importanza e perfezione di lavoro, la Ditta *Isotta e Fraschini e C.* Scopo principale della rinomata ditta è quello di creare tipi di vetture perfette per accurata e precisa lavorazione, e questo scopo è stato nei nuovi tipi pienamente raggiunto. Lo dimostra efficacemente il fatto che i visitatori dell'Esposizione non mancavano di fermarsi ad ammirare con compiacenza la perfezione raggiunta dalla ditta nazionale.

Il motore è a quattro cilindri indipendenti fra di loro: esso è automaticamente lubrificato e la sua velocità minima è determinata da un apposito regolatore: le valvole sono comandate, tanto quelle di scappamento quanto quelle di introduzione.

Notevole nel tipo esposto è il cambio di velocità: esso dà quattro velocità in avanti ed una marcia indietro: particolarità importante è che la velocità massima viene ottenuta senza l'intermedio di qualsiasi ingranaggio, essendo essa ottenuta con il collegamento diretto dell'albero trasmettente all'albero motore: il comando di questo cambio di velocità si ottiene con la semplice manovra di una leva.

Il *chassis* è in legno con armature metalliche: esso è robusto e non si corre il pericolo che per qualche urto lo possa deformare.

Il carburatore è tale che mantiene automaticamente una miscela perfetta e costante tanto al massimo che al minimo della corsa del motore.

L'accensione è per magnete o per accumulatori con rocchetto.

I freni sono tre: due agiscono sulle ruote posteriori, ed uno, a pedale, agisce nell'albero del differenziale: tutti i freni agiscono qualunque sia il senso di rotazione delle ruote o dell'albero.

FLORENTIA. — Nello stesso salone ove trovansi le ditte delle quali noi parlammo, trovansi esposte le vetture della fabbrica *Florentia* di Firenze.

Essa espone vetture proprie a due e quattro cilindri ed una vettura Rochet-Scheider: rimarchevole la vettura da corsa, bassa

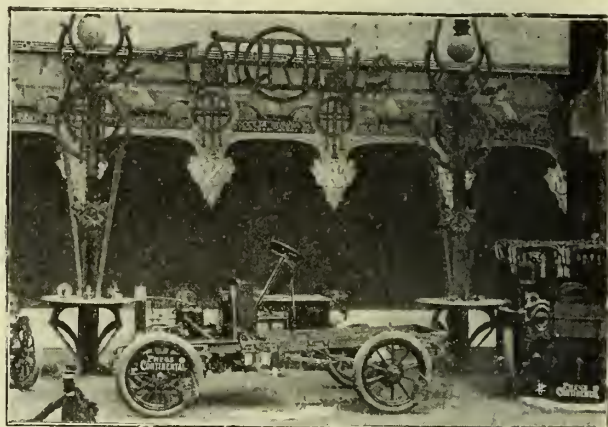
ed allungata, permettente, anche per la forma speciale della carrozzeria, se carrozzeria si può chiamare, il raggiungimento di grandi velocità. Questa vettura ha una forza di 20 HP. Le vetture fabbricate da questa ditta denotano un continuo progresso e fanno fede dello studio e dell'oculatezza che i fabbricanti adoperano per sempre più perfezionare i loro prodotti.

TAURINIA. — Un'altra ditta nuovamente formatasi, e che dallo stadio di studio passa alla pratica, è la società *Taurinia* di Torino.

Il telaio è in legno, armato però in modo da renderlo indeformabile. Esso è portato a mezzo di molle lunghe ed elastiche da quattro ruote tutte eguali di 750 mm. di diametro.

Il motore è un De Dion-Bouton di 9 1/2 HP ad un solo cilindro: il carburatore è a spruzzo e l'accensione elettrica è fatta a mezzo di pile e rocchetti di induzione: il raffreddamento dell'acqua è ottenuto facendola circolare, a mezzo di una pompa centrifuga, nel radiatore posto nel davanti della vettura: il raffreddamento è ottenuto anche quando la vettura è ferma, per mezzo di un apposito ventilatore.

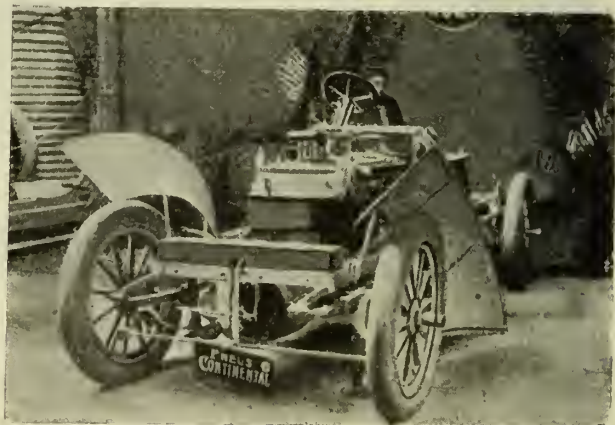
L'accensione e la carburazione si regolano con due manette poste sotto il volano di direzione: un pedale, a destra del conduttore, fa agire il regolatore.

Il cambio di velocità è a *train baladeur:* esso dà tre velocità in avanti (12, 24 e 50 chm. all'ora) e la retromarcia a 12 chm. all'ora.

La leva della marcia indietro è separata da quella delle velocità in avanti, e ciò per impedire le false manovre.

I freni sono due: il primo freno, potentissimo, consiste in due ceppi in bronzo, comandati dal pedale destro, che si vengono a chiudere su di una puleggia calettata sull'albero del cambio di velocità: il secondo freno, anch'esso metallico, agisce internamente ai mozzi delle ruote posteriori: esso è comandato da una leva a mano: e tutti e due i freni agiscono nei due sensi.

La lubrificazione del motore è ottenuta a mezzo di una piccola pompa.

La trasmissione è fatta con albero cardanico: è robusta e registrabile in caso di usura.

DOBELLI. — Colle vetture nazionali fin'ora esaminate eleganti e leggere, naturalmente contrasta la vettura *Dobelli:* ma questa, alla mancanza di eleganza, sostituisce la sua imponente

forza motrice di 150 cavalli. Costruita come macchina da corsa, essa ne porta tutte le caratteristiche e le sproporzioni. Questa vettura è stata ideata e disegnata da Spartaco Dobelli di Roma.

Il motore è a quattro cilindri equilibrati, con 160 mm. di corsa e 240 mm. di diametro. Le valvole sono tutte comandate meccanicamente.

La lubrificazione è automatica: il cambio di velocità ideato dal Dobelli stesso dà la presa diretta a tutte le velocità: queste velocità sono quattro, e cioè di 30, 65, 125 e 200 chm. all'ora.

L'accensione è fatta ad accumulatori e rocchetto ed a dinamo-magneto Dayton: esse agiscono contemporaneamente e la scintilla viene prodotta in una speciale camera.

Il raffreddamento del motore è fatto con un sistema speciale ideato dal Dobelli.

Le varie parti di questa automobile vennero costrutte in dodici diverse officine italiane ed estere.

G. G. FRATELLI CEIRANO. — La ditta *G. G. Fratelli Ceirano*, oltre ad esporre tipi di automobili di fabbricazione estera da essa rappresentate, espone un tipo proprio di automobile popolare.

La popolare Ceirano è munita di motore De-Dion-Bouton della forza di 9 1/2 HP come la *Taurinia:* questo motore è ad un solo cilindro.

Il cambio di velocità è, come nella maggior parte delle vetture esposte, a *train baladeur*, e permette quattro velocità e marcia indietro: la massima velocità è a presa diretta.

Il *chassis* è in acciaio sagomato ed è adatto a ricevere qualsiasi carrozzeria.

La trasmissione del moto è a cardano, e la direzione è irreversibile.

La vettura è munita di freni che agiscono nell'albero del differenziale e sulle ruote posteriori.

La ditta G. G. Fratelli Ceirano espone a Torino le seguenti vetture, oltre quelle di sua fabbricazione: Panhard, Clement (Bayard) e C. G. V.

M. CEIRANO E C. — Anche la ditta *M. Ceirano e C.* fabbrica da molto tempo perfezionati automobili con motori a quattro cilindri della forza di 14, 16 e 18 HP. La trasmissione è a cardano: il *chassis* è perfetto, come pure il cambiamento di velocità: anche nelle vetture di questo tipo, freni potenti agiscono per mezzo di leve e pedali sull'albero del differenziale e sulle ruote motrici.

CANTONO. — Notevoli per la novità e per la praticità sono gli automobili elettrici *Cantono*, costruite dal capitano Cantono.

Esse consistono essenzialmente in un *avantreno* che si può applicare a qualsiasi tipo di vettura a cavalli. L'energia elettrica è fornita da una batteria di accumulatori, i quali forniscono la corrente a due motori applicati indipendentemente alle due ruote anteriori.

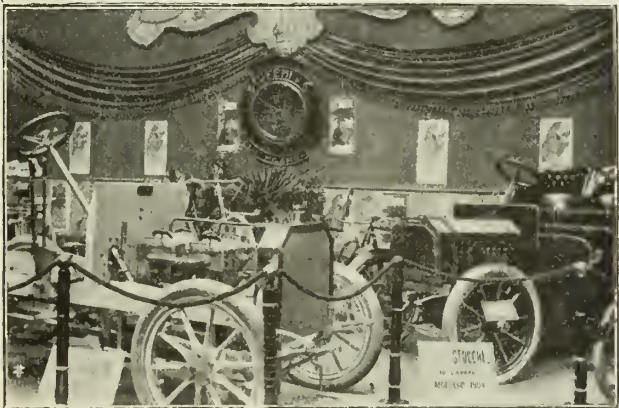
In funzionamento normale essi ruotano alla stessa velocità, velocità che può variarsi a volontà del conduttore, ottenendo sei diverse velocità e la marcia indietro.

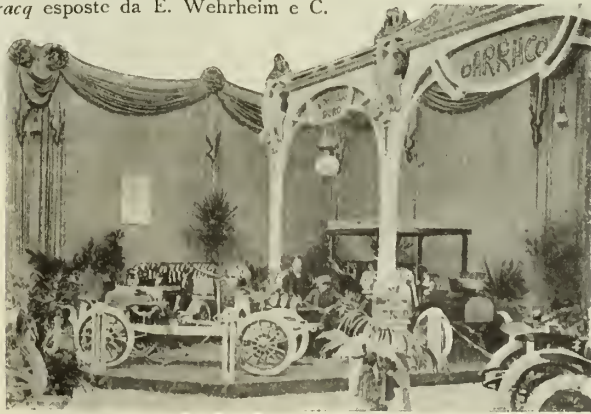
L'applicazione principale del cap. Cantono nel suo avantreno consiste in uno speciale sterzo a perno motore: quest'ultimo ha per base l'impiego della vite senza fine quale organo meccanico per la trasmissione del movimento che comanda le ruote di direzione del veicolo.

Volendosi sterzare, col mezzo della vite perpetua stessa, si fa agire un commutatore, il quale spostando l'attacco delle eccitazioni dei motori, fa variare l'eccitazione stessa, in modo che i motori stessi, e quindi le due ruote motrici, si mettono a girare con un diverso numero di giri e si ottiene così lo sterzo; ma siccome diminuendo l'eccitazione ad uno dei motori, si aumenta nell'eguale misura l'eccitazione all'altra, ne viene di conseguenza che la velocità media della vettura è sempre la stessa quando è in linea retta o quando si trova in curva.

Le diverse velocità sono ottenute come nei soliti tramways elettrici, variando la connessione dei motori con gli accumulatori e fra loro stessi.

Il Cantono ha esposto anche diverse fotografie rappresentanti l'impianto eseguito fra Castellamare Adriatico e Pescara dell'omnibus senza rotaie e con un *trolley* di sua invenzione.

STUCCHI & C. — Rimarchevoli sono anche gli automobili *Stucchi e C.* costruiti dalla casa Stucchi e C., già Prinetti e Stucchi.

Ha esposto un *chassis* di 16 HP con quattro cilindri, ed una vettura di 10 HP con motore a due cilindri. Queste vetture sono ottime e meritano veramente la fiducia che in esse hanno posta i nostri *sportmen*.

DARRACQ. — Passando alle fabbriche estere di automobili, incominceremo con le automobili *Darracq* esposte da E. Wehrheim e C.

Notevole in queste vetture è il *chassis* in acciaio costruito per un motore di 15 cavalli; questo *chassis* è straordinario come lavorazione.

Esso è in lamiera d'acciaio stampato, con un sistema speciale *Darracq*, ed è tutto di un sol pezzo; nella parte anteriore è ristretto per permettere i giri stretti, e posteriormente è ristretto e rialzato per permettere di adattarvi una carrozzeria molto bassa.

Il motore è a quattro cilindri, posti lateralmente l'uno all'altro; tutte le valvole sono comandate.

Il cambiamento di velocità è a *train baladeur*, con tre velocità ed una marcia indietro sulla medesima leva: la velocità più grande è ad unione diretta, senza ingranaggi; fra il motore ed il cambio di velocità è applicato un manicotto ammortizzatore che permette di trasmettere progressivamente il moto all'albero degli ingranaggi evitando così i colpi bruschi della trasmissione.

Un regolatore automatico, agente sull'introduzione dei gas carburati, è comandato da un pedale e da una leva posta nel volano di direzione.

L'accensione è fatta per mezzo di un accumulatore con rocchetto e con una candela: per le vetture di 28 cavalli l'accensione è fatta per magnete e la rottura della scintilla avviene interiormente ai cilindri.

Il Werhrheim espose a Torino una *Darracq* di 15 cavalli, ora descritta, un modello di 12 cavalli a 2 cilindri, una 24 HP ed una 28 HP a 4 cilindri. Tutte erano montate su *chassis* speciali *Darracq*, in lamiera d'acciaio stampato ed in un solo pezzo.

PANHARD. — Le vetture *Panhard* sono a tutte note per fermarci troppo a parlarne. Le principali innovazioni e perfezionamenti sono le seguenti:

L'accensione è fatta contemporaneamente con magnete e con candela, con grande vantaggio nella pratica.

Così è una utile novità il *chassis* con motore a tre cilindri, che è più equilibrato di quello a due cilindri e meno costoso di quello a quattro cilindri.

Il carburatore è il solito carburatore Krebs, che ha il merito di conservare costante la carburazione, qualunque sia la velocità del motore.

C. G. V. — Le automobili C. G. V. (Charron, Girardot e Voigt) hanno il *chassis* in legno, solidamente armato: esso è diviso da traversini in tre parti: nella prima trovasi il motore, nella seconda il cambiamento di velocità e nella terza il deposito d'acqua ed silenzioso.

Tutti gli ingranaggi sono racchiusi in *carters* d'alluminio.

Un freno speciale, posto alle ruote posteriori, agisce sulla corona di ciascuna ruota e oltre a questo freno esistono anche gli altri freni a pedale ed a mano.

BAYARD. — Gli automobili *Bayard* costrutti da A. Clément hanno il *chassis* in acciaio corazzato e quelli di 12, 16 e 24 cavalli hanno motori a quattro cilindri, a valvole comandate e poste simmetricamente da ciascun lato del motore: i motori di 10 cavalli sono a due cilindri.

Hanno quattro velocità e la marcia indietro: la velocità più grande è ad attacco diretto: i freni sono tre: due a segmenti estensibili agenti sulle ruote posteriori sono comandati da una leva a mano: il terzo, agente sull'albero del differenziale, è manovrato con un pedale.

Nello *stand* dell'*Auto Garage Alessio*, erano esposte molte vetture di ditte estere.

MERCÉDÈS. — Notevole una *Mercédès* di 60 HP appartenente al sig. Biglia Riccardo. Queste vetture sono così note a tutti i turisti che non è necessario parlarne, tanto più che in quella esposta non si avevano molte novità.

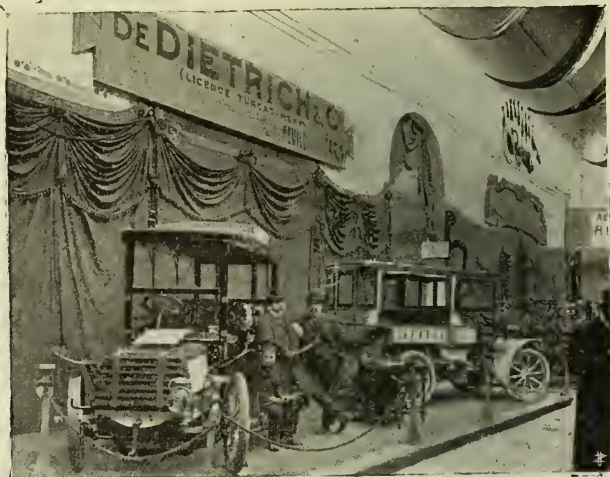
ROCHET-SCHNEIDER. — La *Rochet-Schneider* di Lione ha esposto in questo *stand* il *chassis* tipo 1904, in acciaio sagomato, con un motore di 16 HP a quattro cilindri e valvole comandate ai lati del motore. Il cambio di velocità permette di ottenere quattro velocità in avanti ed una marcia indietro: questo cambio è a *train baladeur*: il radiatore è a ventilatore: i montaggi sono fatti su sfere e la trasmissione è a catena.

MARTINI. — L'*Actien-gesellschaft vormals F. Martini und C.* di Frauenfeld (Svizzera) costruisce un tipo simile alla *Rochet-Schneider*, avendo la licenza Rochet per la Svizzera.

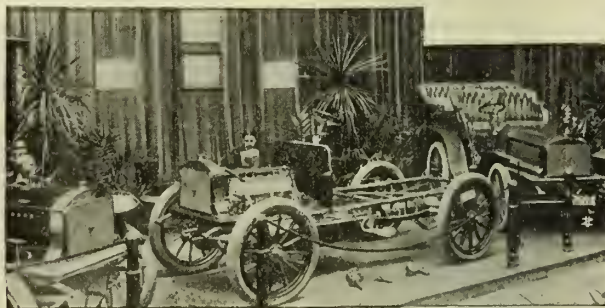
KRIEGER. — Una vettura elettrica estera esposta è la *Krieger* ad accumulatori, con due batterie, poste una anteriormente e l'altra posteriormente.

DE DIETRICH E C. — In uno *stand* a parte espose i suoi prodotti la ditta *De Dietrich e C.*

In questi automobili, oltre ad uno speciale motore, si nota un nuovo sistema di tensione della catena, la regolazione dell'in-

troduzione che si opera automaticamente con il pedale nell'innesto, ed il recipiente della benzina posto sotto il *chassis*.

I tipi esposti erano un *tonneau*, un doppio *phaeton* a sei posti ed un carro trasporto.

BARRÉ. — Il sig. H. Pasteur, di Genova, ha esposto gli automobili *Barre*.

Il *chassis* è in tubi d'acciaio, finamente lavorati, il motore, di 16 cavalli, è a quattro cilindri: le valvole sono comandate, e poste da un solo lato del motore.

Il cambio di velocità dà tre velocità e la marcia indietro: la massima velocità è a presa diretta.

La trasmissione è a cardano eccezionalmente solida.

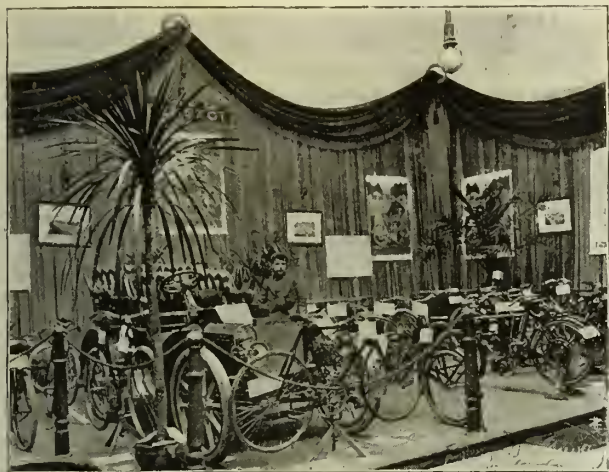
Erano esposti un *tonneau* di 12 HP ed una *Limousine* di 24 cavalli: nell'interno di quest'ultima è applicato un congegno elettrico speciale che permette di trasmettere facilmente gli ordini al conduttore. Quest'apparecchio è costruito dalla casa Deschamps di Parigi.

OLDSMOBILE. — Negli automobili *Oldsmobile* esposti da Croizat di Torino, il motore è orizzontale ed ha la forza di 5 HP: il cambio di velocità dà due velocità in avanti (massima 35 chm.) e marcia indietro, comandabili con una sola leva.

La sospensione è a molle con sistema speciale che permette di percorrere senza disagi qualunque strada, anche in pessime condizioni.

L'avviamento si fa da seduti, colla massima velocità e comodità.

I freni sono due: uno agisce sull'albero del differenziale, l'altro sull'albero del motore.

PEUGEOT. — Nello *stand* dei Fratelli Picena di Torino, oltre a vari tipi di biciclette e motociclette, era esposta una vettura *Peugeot* da 12 HP.

In questi automobili la sospensione è speciale ed è del tipo *Truffault*: la trasmissione è fatta a catena ed il raffreddamento è del tipo *Daimler*.

Tutti i freni agiscono staccando contemporaneamente il motore.

HURTU. — Interessanti sono anche gli automobili *Hurtu*, dei quali il Quagliotti espose nel suo *stand* un *chassis* per motori da 12 HP: oltre a questo *chassis* sono costruiti altri per motori da 16 HP.

II. — Motociclette.

Se da un lato gli automobili attiravano lo squardo dei visitatori per la loro mole ed eleganza, anche le motociclette si imponevano per il loro numero, per il mite prezzo e per la praticipità che offrono per i turisti. E' conferma di ciò il numero grande di motociclette che vennero vendute.

L'industria italiana in fatto di motociclette non era molto rappresentata in confronto a quella estera: però erano ammirate le motociclette Rosselli, Stucchi, Quagliotti, Marchand, la motocicletta trasformabile Candiani, ed il motociclo Negroni.

ROSSELLI. — L'ing. Rosselli fin dal 1899 ha presentato i suoi speciali motori *Lilliput* ed *Optimus*. Le motociclette Rosselli

hanno 1 3/4 e 2 3/4 HP di forza e come resistenza e velocità hanno dato finora buoni risultati.

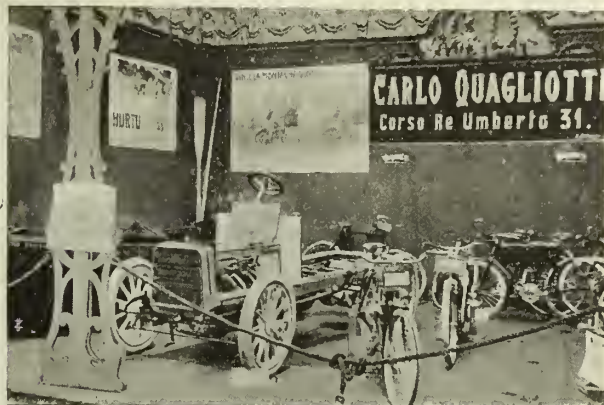
STUCCHI. — Le motociclette *Stucchi* sono interamente fabbricate negli stabilimenti Stucchi e C. già Prinetti e Stucchi. Esse sono di tre tipi; di 2 1/2 HP con accumulatori; di 2 3/4 HP con accumulatori e di 2 3/4 HP con magnete: gli ultimi due tipi sono con motori a valvole comandate.

La trasmissione è fatta con cinghia trapezoidale.

CANDIANI. — Scopo di questa motocicletta è di potere, a volontà, trasformare una motocicletta in una carrozzella capace di trasportare due persone e di vincere qualunque salita, come una carrozza automobile. La trasformazione si fa in pochi minuti, togliendo con un sistema brevettato la forcella posteriore della motocicletta e sostituendola con la carrozzella.

La cinghia trasmette il movimento dal motore al differenziale della carrozzella mediante un asse intermedio e catena.

QUAGLIOTTI. — Le motociclette esposte dal Quagliotti erano a trasmissione a catena con mozzo brevettato *Bowden*. Come è naturale, la tendenza nei moderni costruttori di motociclette è quella di applicarvi tutti i vantaggi applicati agli automobili; ed è perciò che noi vediamo sui moderni tipi di motociclette l'applicazione di opportuni disinnesti ai motori. Anche questa novità volle il Qua-

gliotti applicare alle sue motociclette. Esse pesano 50 chg. ed il loro motore ha una forza di 2 1/2 HP: il carburatore è tipo *Longuemare*; l'accensione in alcuni tipi era ad accumulatore ed in altri a magnete.

Vantaggio principale della motocicletta Quagliotti è di arrestare il motore pure essendo da fermo.

NEGRONI. — Il motociclo Negroni è notevole per la novità non forse per la praticità.

Consta di un cerchione in acciaio laminato, munito di pneumatico, destinato a scorrere ruotando sul suolo.

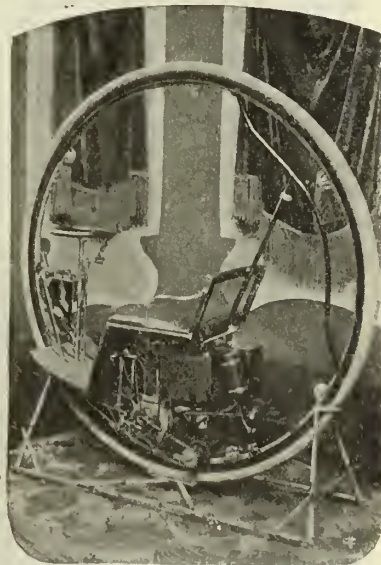
Un telaio di forma circolare è disposto concentricamente al cerchione e porta nel suo interno il motore ed il sedile sul quale prende posto il ciclista. Il cerchione è guidato nel suo movimento di rotazione attorno al telaio circolare da un sistema di rulli distribuiti e imperniati nella periferia del telaio, i quali appoggiano costantemente contro la superficie interna del cerchione.

La trasmissione del movimento ha luogo per mezzo di una ruota ad ingranaggio che ingrana colla dentiera cilindrica applicata lungo la periferia interno del cerchione.

Lo sterzo è della massima sensibilità, bastando spostarne nel fianco il centro di gravità.

E' a sperarsi che le prove corrispondono alla teoria ed ogni modo è lodevole l'idea geniale attuata dall'inventore

PEUGEOT. — Una notevole ed importante innovazione nelle motociclette venne applicata alle motociclette *Peugeot* tipo 1904. Consiste questa nuova applicazione in una forcella elastica che attutisce i colpi che dalla ruota anteriore si trasmettono al manubrio.

I tipi esposti dalla ditta Fratelli Picena (rappresentante della Peugeot) sono diversi. Parleremo di qualcheduno.

Uno dei tipi ha la trasmissione a catena con il pignone posteriore avente delle molle di compensazione.

Il motore è della forza di 2 3/4 HP ed è a valvole comandate: il carburatore è a regolazione dell'aria ed agisce automaticamente.

L'accensione è fatta con accumulatore posto nei recipienti in latta per la benzina; la lubrificazione è fatta con pompa di facile manovra.

I freni del tipo Peugeot sono in numero di due ed agiscono sul bordo del cerchio.

Un altro tipo di motocicletta è a pignone d'angolo con cono di frizione: il pignone è a sfere e con molla di compensazione circolare.

Altro tipo di motocicletta è con trasmissione a cinghia trapezoidale e valvole automatiche. L'accensione è con punta cedevole e comandata da un saltarello. Ha due freni: uno agisce sulla ruota e l'altro sulla puleggia. Il rapporto fra la ruota del motore e la puleggia e di 1 a 8. Un altro tipo di 4 HP è ad accensione con magnete, ed infine un altro tipo è con cambio di velocità, brevetto Passoni.

CITO. — Esposta dalla ditta Carlo Scotti e C., la motocicletta *Cito* viene costituita dalla *Cito Fahrrad Werke A. G.* di Colonia.

Il motore ha il cilindro e la camera di esplosione formanti un sol corpo: ha molte alette refrigeranti ed è fornito di volanti interni grandissimi. Il carburatore è automatico a livello costante e

facilmente smontabile: ha una valvola per regolare l'ammissione dell'aria a seconda della temperatura.

La trasmissione è fatta con cinghia piatta di 35 mm. di larghezza o con cinghia trapezoidale o cinghia attortigliata.

Queste motociclette vennero esposte di due tipi di 2 1/4 HP e di 3 HP.

Il motore è verticale ed è posto nel mezzo del telaio.

F. N. — Costrutte dalla *Fabrique Nationale d'Armes de Guerre* di Hersthal, vennero esposte da G. Carpignano di Torino.

Il tipo esposto (1904) portava un motore di 2 3/4 HP effettivi: questo motore è disposto verticalmente.

Il carburatore è del tipo speciale F. N.: è a livello costante ed automatico.

L'accensione è completamente chiusa ed è così ermeticamente riparata dalla polvere, dalla pioggia e dall'olio.

La trasmissione è fatta con cinghia piatta di mm. 36 di larghezza.

La motocicletta è fornita di due potentissimi freni che agiscono sul cerchio della ruota posteriore: uno è tipo Bowden 1904 e l'altro a contropedale.

La lubrificazione del motore è nuovissima ed è manovrabile con il semplice movimento di una maniglia, anche durante la marcia.

RAMBLER. — La ditta Croizat di Torino espose nello *stand* tre tipi distinti di motociclette e cioè: la *Rambler,* la *Knap* e la *Rex.*

La motocicletta *Rambler* è a trasmissione a catena: una ruota calettata nell'albero del motore, trasmette, per mezzo di una piccola catena, il moto ad un albero secondario: su esso è calettata una terza ruota dentata, la quale, per mezzo di una catena più lunga, trasmette il moto alla ruota posteriore.

Il motore è della forza di 2 1/2 HP ed è disposto obliquamente.

KNAP. — La motocicletta *Knap* offre questo di strano, che il motore è posto esternamente al telaio e vicino al mozzo della ruota posteriore e in questo modo è eliminata qualsiasi cinghia o catena, la trasmissione ottenendosi facilmente e con miglior rendimento per mezzo di ruote dentate. I motori sono del tipo Georgio Knap e sono di diversi tipi a seconda della forza: l'albero motore può innestarsi o disinnestarsi a volontà.

Il carburatore è basato sul principio della lampada *Pigeon.*

L'accensione è fatta con accumulatori e bobina.

I freni sono due: uno agisce sulla ruota anteriore e l'altro sulla ruota posteriore.

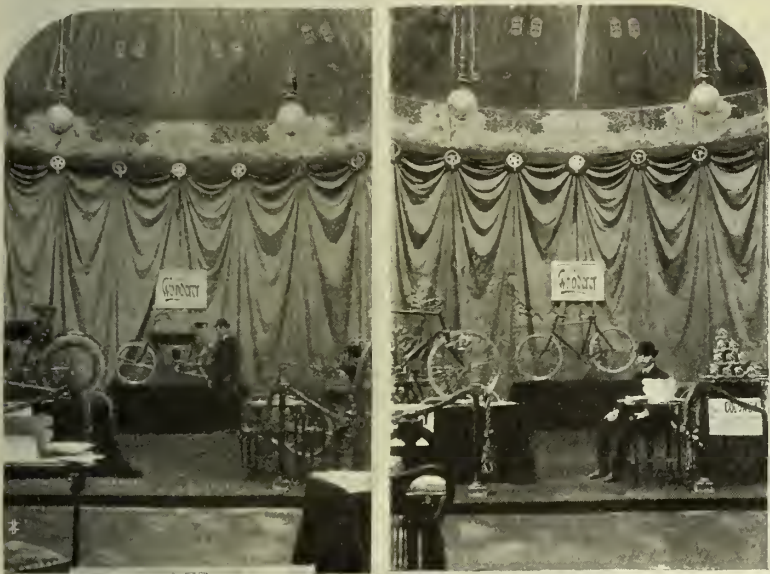
Chiudendo il freno, si toglie l'accensione e si ferma il motore.

E' pregiudizio generale che queste motociclette offrono un equilibrio non perfetto per lo spostamento del motore: ma in pratica è stato dimostrato che questo squilibrio non esiste e che con le motociclette Knap si può fare del turismo egualmente bene che con le altre marche.

CLEMENT. — La motocicletta *Clement,* esposta nello *stand* 26, viene costruita in due tipi distinti: il primo tipo è ad un solo cilindro verticale ed il motore ha la forza di 2 1/2 HP, il secondo tipo invece è molto speciale ed ha due cilindri inclinati egualmente rispetto alla verticale e sono collegati fra di loro a modo di un V: il motore complessivo è della forza di 3 HP, e può così molto facilmente superare forti salite.

Il telaio è specialmente costruito ed è, come pure la forcella, rinforzato: il carburatore è del tipo *Longuemare* a polverizzazione: l'accensione è fatta per mezzo di accumulatori, i quali assieme al rocchetto, sono posti nello stesso serbatoio metallico che contiene l'olio e la benzina.

La lubrificazione è fatta a mezzo di una pompa esterna di facile manovra. La motocicletta è fornita di due potenti freni agenti sulle ruote.

WANDERER. — Era esposta dalla ditta F. Paschetta. Il motore delle motociclette *Wanderer* tipo 1904 è della forza di 2 1/2 HP; esso è collocato in posizione verticale e nella parte più bassa della macchina.

La trasmissione è a cinghia trapezoidale e succede per ingranaggi demoltiplicati completamente racchiusi da un *carter*.

L'accensione è fatta con un elettromagnete e il carburatore è a polverizzazione ed a livello costante con apposito dispositivo per l'immissione della benzina.

La velocità è regolabile e da un minimo di 6 chm. all'ora può raggiungere i 60 chm. all'ora.

I freni sono due: uno agisce sul cerchio anteriore ed azionandolo si toglie l'accensione: l'altro per mezzo di trasmissione flessibile agisce sul cerchio posteriore.

MOTO-CARDAN. — La motocicletta *Moto-Cardan*, costruita dalla *Manifacture Française d'Appareils ed Accessoires pour cycles et automobiles*, ed esposta dalla ditta F. Gazzera di Torino, offre il notevole vantaggio della soppressione della cinghia di trasmissione.

Il motore è verticale e disposto con l'asse parallelo al telaio della motocicletta: la trasmissione è a cardano e porta un innesto a frizione ed un cambio di velocità.

E' possibile con questa motocicletta far agire i pedali senza con ciò far muovere il motore. Quest'ultimo può innestarsi a volontà nell'albero di trasmissione.

I motori sono di tre tipi: di 2 HP di forza ed a valvole automatiche, di 2 1/2 HP ed a valvole comandate e di 3 HP ed a valvole automatiche.

Lo stesso tipo di motore viene costruito della forza da 3 a 13 HP per canotti automobili.

SAROLÈA. — La motocicletta *Sarolèa*, così nota per le sue vittorie che nel passato anno sportivo potè registrare in Italia, venne esposta nello *stand* di Secondo Prati.

Il motore della motocicletta *Sarolèa* è di tre tipi diversi e cioè della forza di cavalli 1 3/4, 2 1/4 e 3 1/2 effettivi.

In tutti i tipi di motocicletta il motore è posto verticalmente nel mezzo del telaio, con tutti i vantaggi inerenti a questa ottima disposizione del motore.

Il carburatore è a polverizzazione ed a livello costante: basta regolarlo prima della messa in marcia, e poi non è più necessario toccarlo.

L'accensione è fatta con un accumulatore e con una bobina e con un *trembleur* di accensione e di avanzamento a seconda della velocità del motore.

La trasmissione è fatta per mezzo di una cinghia di cuoio con interno rotondo cucito ad una copertura esterna di cuoio speciale al cromo onde renderla inallungabile.

La lubrificazione è a pompa e manovrabile.

MOLTKE. — La motocicletta *Moltke*, esposta da R. Baranchetti di Torino, è munita del motore *Minerva*, da 2, 2 1/2, 2 3/4 e 3 1/2 HP.

Questo motore ha le due valvole comandate da molle coniche. La trasmissione è fatta con cinghia trapezoidale: il carburatore è del tipo speciale *Minerva-Longuemare:* l'accensione è fatta con un accumulatore speciale e con rocchetto interno.

Il motore è posto nel mezzo del telaio, appositamente costruito, e riportato in basso, per aumentare la stabilità della motocicletta.

REX. — La motocicletta *Rex* si faceva rimarcare all'Esposizione per la sua eleganza e perfezione nella lavorazione.

Il motore tipo *Vibrationless Rex*, è della forza di 3 1/4 HP, ed è posto verticalmente nel mezzo del telaio. La trasmissione è fatta con cinghia: la lubrificazione è a pompa ed il carburatore è del tipo speciale Rex.

GRIFFON. — Anche la motocicletta *Griffon* di fabbricazione francese è abbastanza nota. Essa è di due tipi: a motore ad un cilindro per i turisti ed a motore a due cilindri per le corse. La trasmissione è a cinghia in alcuni tipi, ad asse cordanico ed a cambiamento di velocità in altri tipi. L'accensione è fatta con accumulatore e bobina, ed il carburatore è di tipo speciale.

Il tipo usuale ha un motore disposto verticalmente e della forza di 2 1/2 HP.

PUCH. — Esposta da Carlo Torrerini di Padova, la motocicletta *Puch* è costruita dalla ditta Johann Puch di Graz. Importante in questa motocicletta è il motore costruito su tipi propri; esso è di facile montaggio e facilmente raffreddabile. L'accensione elettro-magnetica avviene automaticamente: in caso di caduta l'accensione non può avvenire con una posizione irregolare del motore. Speciale è anche l'interruttore Puch; esso è facilmente regolabile per il ritardo e l'acceleramento dell'accensione, secondo il desiderio del turista. La trasmissione è a cinghia ed il motore è posto verticale.

ANTOINE. — Anche la ditta Fabbre e Gagliardi espose tre tipi di motociclette e cioè: la motocicletta Antoine, la motocicletta Griffon e la Motosocoche.

La motocicletta *Antoine*, con i suoi motori di 2 1/4, 2 3/4, 3 1/4 e 4 1/4 HP, è abbastanza nota per le vittorie che conseguì negli anni scorsi.

Il motore è disposto verticalmente nel mezzo del telaio; il carburatore è di tipo speciale e molto perfetto; la trasmissione è fatta con cinghia ritorta e l'accensione si ottiene con un magnete elettrico, che si fa scattare a mezzo di una piccola catena.

In alcuni tipi esposti l'accensione era fatta con accumulatore, bobina e candela.

BRUNEAU. — La motocicletta *Bruneau*, modificata dal suo rappresentante in Italia Ferraris, è a motore verticale ed ha la trasmissione a catena, perfezionata dalla molla di compensazione tipo Bruneau: messa in moto a manovella e cambio di velocità durante la marcia; il motore è della forza di 2 1/4 HP.

WERNER. — Nello *stand* Alessio, fra le innumerevoli vetture di diverso tipo e marca, era esposta anche una motocicletta *Werner*, che tanta rinomanza si è acquistata fra i motociclisti conoscitori.

MOTOSACOCHE. — La *Motosacoche* si adatta a qualunque bicicletta senza nulla cambiare. Il motore è della forza di 1 1/4 HP e permette di ottenere una velocità di 45 chm. all'ora.

La trasmissione è fatta con cinghia e l'accensione elettrica è ottenuta con un accumulatore ed un rocchetto.

La Motosacoche è costruita dalla ditta H. et A. Dufaux et fils di Ginevra.

ZÉDÉL. — La motocicletta *Zédél* esposta da Corrado Frera & C. di Milano è munita del famoso motore Zédel, che si poteva esaminare, sotto diversi tipi, nello *stand* Frera.

Questo tipo di motore, nella recente gita motociclistica Milano-Nizza organizzata dalla *Gazzetta dello Sport*, ottenne dalla giuria la medaglia d'oro offerta dal Touring.

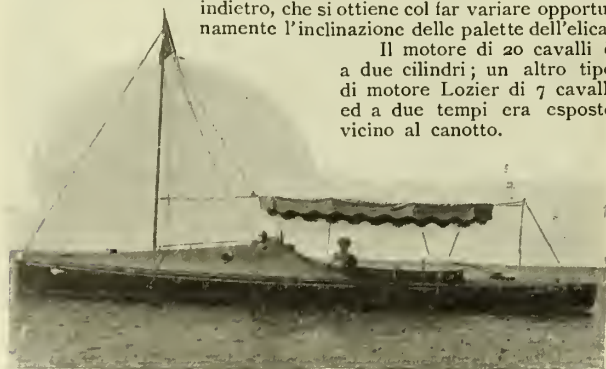
N. S. U. — Nello stesso *stand* erano esposte le motociclette *N. S. U.*

REPUBLIK. — Nello *stand* di Rodolfo Billeter era esposta la motocicletta *Republik* costruita dalla casa boema Laurin & Klement, di cui ebbesi già ad occupare favorevolmente la nostra *Rivista*.

III. — Canotti automobili.

I canotti automobili esposti erano in numero di tre.

Un canotto torpedine con motore Lozier di 20 HP, venne esposto dalla ditta *Ing. Magnano e Zunino* di Savona. Notevole in questo canotto è il cambio della velocità e la marcia indietro, che si ottiene col far variare opportunamente l'inclinazione delle palette dell'elica.

Il motore di 20 cavalli è a due cilindri; un altro tipo di motore Lozier di 7 cavalli ed a due tempi era esposto vicino al canotto.

La ditta *Quagliotti* di Torino espose anch'essa un canotto automobile con motore Lozier.

La *Fiat* espose uno dei suoi eleganti canotti, che già vinsero notevoli premi: la lancia esposta aveva un motore Fiat della forza di 16 cavalli.

A Parigi, nell'ultimo salone, a Torino, in questa esposizione si presentarono per la prima volta, in una mostra di automobili, canotti; ed è questo il primo passo con cui l'automobilismo, che ha già invaso la terra, si appresta ad invadere anche il mare, ed a sostituire la forza motrice a quella del vento, come sostituì la forza motrice a quella del cavallo.

E' certo che nelle mostre venture i canotti automobilistici assumeranno una notevole importanza.

IV. — Accessorî.

In molti *stands* ove trovavansi esposti automobili o motociclette, si trovavano pure esposti accessorî per automobilisti: così anche in *stands* a parte noi troviamo le nominate gomme pneumatiche *Pirelli, Continental, Michelin, Gaulois, Dunlop, Clèment, Bergougnan, Peters,* ecc. Esposero accessorî per automobilisti molte ditte.

Così la ditta *Reina e Zanardini* ha esposto i suoi rinomati fanali.

La ditta *Michel Ansaldi*, espose le sue macchine speciali per la costruzione di pezzi d'automobili;

La ditta *E. Reinach* i suoi rinomati olii per lubrificazione fra cui il tanto aprezzato " Oleoblitz „;

La ditta *Mantovani*, la pila Hydra, che venne assai encomiata all'ultimo salon di Parigi del 1903;

La ditta *Bartolomeo Rivella*, le sue pellicce per automobilisti;

F. Bardelli, accessorî per automobilisti;

G. Pugliese, i suoi recipienti inesplosibili;

E. Balbi, la sua *Vittoria* protettrice dei pneumatici;

E. Paschetta, i fanali " Columbia „ ed i lubrificanti Glide;

E. Mègevet, di Ginevra, parti metalliche per automobili;

A. Tocamier, di Milano, pezzi staccati per automobili e motociclette;

G. Engel, di Francoforte, le automobili lilipuziane;

E. Foltzer, i suoi lubrificanti, ecc.

Notevoli però fra gli accessorî per automobili che figuravano all'Esposizione di Torino erano il cambio di velocità Diamant ed i motori Mutuel: di cui diremo qualche parola.

Il cambio di velocità *Diamant* della Ditta *Diamant Speed Gear Comp.* di Trieste, e presentato dalla ditta Pesaro, Maurogordato e C. di Milano, oltre notevoli van-

taggi: troppo lunga ne sarebbe la descrizione e per ben comprenderla sarebbe necessario l'aiuto di varî disegni: perciò ci limiteremo ad esaminare i vantaggi.

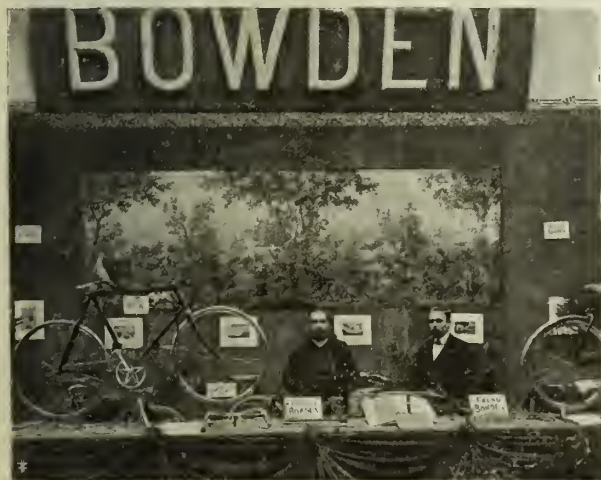
1. Il lavoro di resistenza passivo è il più piccolo.

2. L'innesto ed il disinnesto sono istantanei al passaggio da una velocità ad un'altra: tanto quando il motore e la vettura sono fermi come quando sono in marcia.

3. Il cambiamento di velocità e la marcia indietro si effettuano per mezzo di una sola leva.

4. L'apparecchio è silenzioso.

5. Il posto occupato dall'apparecchio è minimo.

6. Il cambiamento di velocità è munito di ruota libera: in modo che a qualsiasi velocità le ruote possono essere innestate a volontà nei due sensi od in un senso solo (ruota libera).

7. L'apparecchio dispone di tre velocità, della marcia indietro e della ruota libera.

I motori *Mutuel*, costruiti dalla *Mutuel e C.* ed esposti dall'ingegnere Jervis, di Torino, sono a valvole comandate: la loro marcia perfetta è assicurata da una esecuzione perfetta di tutti i pezzi che sono ottenuti con macchine perfezionate. Tutte le velocità dei motori possono essere ottenute per mezzo di uno speciale carburatore - regolatore, e ciò con un minimo di consumo.

In questi motori non vi è nessuna proiezione d'olio, da ciò una grande pulizia con una grande economia d'olio, la lubrificazione facentesi automaticamente con ritorno d'olio nel *carter*.

Notevoli poi sono i carburatori *Xenia*, le cui prove hanno dato risultati meravigliosi.

IV. — Areonautica.

Nella sezione areonautica vennero esposti i seguenti disegni:

Da *C. Vassallo*, di Carrara, un apparecchio deviatore per areostato: ingegnosissimo congegno che potrà rendere notevoli benefici all'areonautica.

Da *I. Giuliani*, di Roma, una dirigibile avente un'elica interna al pallone e coincidente con l'asse del pallone stesso.

Da *O. Pacini*, di Pistoia, un importante tipo di areonato con fusiforme schiacciato e con eliche di propulsione ed eliche orizzontali per il sollevamento e la discesa dell'apparecchio.

Doveva in questa sezione figurare il pallone di Santos-Dumont: mancato questo pallone, il Comitato con geniale idea pensò di sostituirlo con il *pallone* del capitano cav. *Romeo Frassinetti.*

Le conferenze e le esperienze, fatte e replicate dall'inventore alla presenza di notabilità scientifiche e dei principi di Casa Reale, hanno dimostrato come l'areonautica sia seriamente studiata in Italia e che non passerà molto tempo che anche in questo campo scientifico e sportivo l'Italia occuperà un degno posto. La giuria appositamente nominata per l'esame del progetto Frassinetti, assegnò al valoroso capitano la medaglia d'oro reale, come premio ai suoi studi e come incoraggiamento per il loro proseguimento.

E' mancato all'Esposizione anche il *Treno Renard:* ma affinchè il pubblico potesse farsi un 'idea chiara ed esatta del principio nel quale sono fondati i treni stradati e quali utilità essi possono offrire, invitò il capitano di stato maggiore *Doubet* di tenere una conferenza sull'automobilismo militare: migliore scelta non poteva fare il Comitato, essendo a tutti noto gli studî profondi fatti dal Duhet in questo argomento e le invenzioni importanti che già da alcuni anni egli ha fatto in questo speciale ramo.

Torino, febbraio 1904. Ing. EFFREN MAGRINI.

Lo " stand „ del Touring.

Ecco quanto scrivono da Torino sullo *stand* del Touring alla *Gazzetta dello Sport:*

A quanto vi fu scritto da Torino su questa importantissima e riuscitissima Esposizione internazionale automobilistica, permettetemi che io aggiunga qualche riga sullo *stand* numero 63, numero che indica lo *stand* veramente degno della istituzione, del Touring Club Italiano.

Richiamano subito l'attenzione del pubblico, e fermano i visitatori, per quanto affrettati, tre grandi dipinti del Magni, i quali riassumono, con quella sintesi espressiva che è concessa al pennello, il vasto ed alto programma del Touring.

Il grande dipinto mediano rappresenta fra una cornice di fiori, l'Italia quale si vedrebbe (se si potesse vedere!) dalle vette delle Alpi occidentali. Un ciclista indica alla sua compagna l'immenso spettacolo, quasi per invitarla a visitare l'Italia, giardino d'Europa, terra dei fiori, dei suoni e dei carmi. Dal mare sorge il sole, che illumina coi suoi raggi il motto del Touring: *Vi et mente.*

Il dipinto a destra sintetizza, colle sue forme e figure, l'opera svariata del Touring. Traverso un paesaggio, abbellito da alberi e da monti, da capanne e da castelli, corre un automobile signorile, corre un ciclista, che è forse in contravvenzione, perchè percorre la banchina. Per fortuna, non si scorge nessuna guardia che venga a metterlo in contravvenzione; ma si vede invece un bravo stradino il quale, ai piedi d'un cartello indicatore posto dal Touring per segnare *svolta pericolosa*, sta accomodando la strada, per il bene di coloro che passano. *Sic vos non vobis!*

Se il paesaggio a destra è balzato dalla fantasia del pittore (e può rappresentare tanto un tratto di Val d'Aosta, che un tratto dell'Umbria o del Cadore) il paesaggio a sinistra è più... vero. Esso rappresenta il passo dello Stelvio, con tutte le sue delizie del paesaggio e della dogana.

Da quelle altezze, da quei dipinti, da quel riassunto pittorico, l'occhio scende ad esaminare, nelle sue numerose e varie manifestazioni, l'opera del Toring, estrinsecata in cento maniere utili e speciali.

Ecco alcuni modelli dei cartelli indicatori, ecco le varie placche che indicano le dimore dei medici, farmacisti, albergatori, meccanici, *garages,* benzina, olî, affiliati al Touring; e le fotografie che sono un piccolo saggio di quelle che il Touring va raccogliendo per la sua provvida inchiesta sulla manutenzione stradale; qualcuna delle belle carte

comprendenti l'Italia intiera numerosi profili; tutte le pratiche ed esattissime guide dovute a L. V. Bertarelli; un numero per ciascun anno della *Rivista* dal suo modesto formato del 1895, sino all'elegante formato odierno che l'ha portata a competere colle migliori consorelle del mondo; varî *albums* comprendenti le prove documentate della svariata attività di tutte le sezioni del Touring; un quadro indicante, colle figure sempre più grandi di un baldo turista, lo sviluppo del Touring, dal nano del 1894 al gigante del 1904: quadri racchiudenti quelle minuterie, che hanno avuto il loro piccolo merito nel popolarizzare il Touring, facendone conoscere, in ogni più remoto paesello d'Italia,

*
* *

A quanto sopra, noi dobbiamo per conto nostro aggiungere che il noto floricoltore signor Giovanni Savio (socio del Touring) ha adornato gratuitamente e riccamente, il nostro *stand* con piante e fiori. Presentiamo all'ottimo socio i nostri più vivi ringraziamenti.

Non possiamo poi tacere che, alla buona riuscita dello *stand*, sia per dargli vita e renderlo utile, assai cooperò tutto il Consolato di Torino, e specialmente il Capo-console cav. Alfredo Rostain ed il console conte Alessandro Avogadro di Cerione.

la fatidica ruota della sua fortuna, irradiata dal tricolore italiano; e infine (per tacer di tante altre cose) i mobiletti che servono a raccogliere e tanti piccoli tesori.

La caratteristica che distingue questo da tutti gli altri *stand* è l'universalità, la collettività dei suoi visitatori. Le due parole, così sole, dicono poco; ed esse hanno perciò bisogno d'una spiegazione.

Quanti visitano questo *stand*, e vi si soffermano e guardano, e chiedono spiegazioni, e fanno qualche piccola spesa, si dividono in due categorie: quelli che sono soci del Touring, e quelli che vengono qui per farsi soci.

È per questo appunto che « tutti convengon qui d'ogni paese »; tutti, dalla principessa Letizia alla modesta operaia, dal duca Tommaso allo studente ginnasiale, dal duca d'Aosta al fattorino telegrafico, dal senatore all'operaio, dal sindaco al pompiere; tutti hanno una congratulazione da fare, un consiglio da dare, una domanda da rivolgere; e tutti dimenticano le disuguaglianze sociali che li separano, per ricordare che tutti sono uniti da un pensiero, da un affetto, da un'ideale: il *Touring*, che aiuta a percorrere, conoscere, amare la madre comune: l'Italia.

*
* *

Ringraziamo pure il fotografo signor Bernardo Pasta (al quale si deve la bellissima fotografia rappresentante il nostro *stand*), ed i signori ing. Italo Bertoglio, rag. A. Fava, e avv. G. B. Vercellone, e fotografo signor Ambrosio, per altre fotografie delle quali ci fu gentilmente concessa la riproduzione in questo numero.

*
* *

Nel prossimo numero della *Rivista* riparleremo più diffusamente dei prodotti esposti a Torino dalle Ditte Isotta e Fraschini, e Stucchi (successore a Prinetti e Stucchi).

Targa obbligatoria per gli automobili.

Il T. C. I. s'incarica di apprentare pei propri soci automobilisti la targa di cui ogni automobile dev'essere munito di conformità al decreto 5 marzo 1903. Indicare al T. C. I. il nome della provincia in cui fu rilasciata la licenza e il numero della licenza stessa.

Prezzo L. 4 franca di porto in Italia.

Gli automobilisti, le cui vetture sieno sfornite della targa, si espongono ad ammende variabili da L. 100 a L. 600!...

Altre Esposizioni

Bologna.

Esposizione dell'industria italiana per il materiale turistico.

Promossa dal Touring Club, ed organizzata dal Consolato di Bologna e dalla Società del Risveglio, verrà inaugurata il giorno 15 maggio questa Esposizione, che sarà disposta con padiglioni speciali nei giardini della Montagnola.

Lo scopo è di far conoscere i progressi dell'industria italiana, e di provare come in Italia viene fabbricato un materiale turistico assolutamente perfetto, simile, se non migliore, a quello che viene dall'estero. Perciò l'Esposizione, rigorosamente nazionale, avrà carattere industriale. Nell' epoca durante la quale sarà aperta l' Esposizione, vi saranno a Bologna feste artistiche e sportive, convegni turistici, gare, corse, esperimenti e spettacoli.

Il Comitato ha per presidenti il dott. Olindo Guerrini ed il principe Astorre Hercolani, ed è composto dei seguenti presidenti delle rispettive commissioni:

Carlo Sandoni, Organizzazione; Alessandro Rossi, Finanza; Cesare Negroni, Corrispondenza e pubblicità; Filippo Buldrini, Depositi; dott. Giovanni Moreschi, Servizi dell'Esposizione; ing. Pietro Lanino, Tecnica; Antonio Pezzoli, Convegni e gare; conte Filippo Bosdari, Festeggiamenti e ricevimenti; cav. Dante Coltelli, Automobilismo; Ettore Bettini, Ciclismo; avv. Enrico Daddi, Alpinismo; marchese Ercole Rusconi, Carrozze e bardature; ing. Cesare Rusconi, Materiale ferroviario; prof. Balbo Beccari, Pubblicazioni; avv. Giacomo Bersani, Materiale fotografico e fotografie; conte Gualterio Isolani, Armi; dottore Gino Poli, Indumenti ed accessori.

Segretari: rag. Giuseppe Zosi, Angelo Frati, Guglielmo Berti.

Il programma comprende le seguenti sezioni:

I. Automobili; II. Cicli; III. Materiale per alpinismo e speleologia; IV. Carrozze e bardature; V. Materiale ferroviario; VI. Guide, pubblicazioni e carte; VII. Materiale fotografico e fotografie turistiche; VIII. Armi da caccia e difesa; IX. Indumenti ed accessori; X. Mostra speciale del Touring Club Italiano.

Brescia.

Nel presentare una fotografia riproducente lo stato attuale dei lavori dell'Esposizione di Brescia (che ripromette di riuscire assai bene), riassumiamo, da un supplemento della *Provincia di Brescia*, alcune notizie sull'itinerario che percorrerà il visitatore di questa mostra.

Entrato per la bella Porta del Sammicheli nella sala del Dongione, egli si troverà di fronte l'alto muraglione in pietra da taglio, che sostiene il lunghissimo fabbricato Pisani.

Piegando a sinistra, riuscirà in un piazzale circolare, dal quale gli si presenterà verso mezzodì la facciata della galleria delle industrie, e verso sera il magnifico panorama delle montagne d'occidente disposte in ischiere dai prossimi Campiani al lontano Monte Rosa.

Sul piazzale dà il ristorante con teatro, allogato nella palazzina di Haynau e nella chiesa; dal nuovo loggiato si godrà una vista assai animata sui viali del colle e sull'entrata.

Pure nel piazzale, sopra una terrazza, all'ombra di folte piante, una birreria popolare servirà a dissetare i visitatori nelle giornate estive; ed anche i piccoli locali dell'ex Padiglione degli ufficiali saranno occupati da botteghe di piccole vendite.

Converrà al visitatore, dopo essersi soffermato a lungo nelle grandiose gallerie delle industrie, recarsi per i viali dei giardini, donde è bello ammirare il panorama della sottostante città, e penetrare per il cortiletto nella sotterranea Casamatta, che sarà nelle ore calde luogo di refrigerio. Giunto all'estremità opposta del sotterraneo, altra sorpresa ed altro contrasto: ancora una grande luce, ancora un vasto giardino tra due fabbricati destinati alle macchine agrarie e alla orticoltura; e tutto questo tra belle strutture di fortilizi medioevali, chiuso l'orizzonte a sera dal torrione delle Pile e dai resti del Cammino di ronda, e a mezzodì dall'altura dell'antico maniero.

Stato attuale dei lavori dell' Esposizione di Brescia.

Verso mattina il giardino si modella ad anfiteatro, con aiuole di fiori per i concorsi di floricoltura, ed ascende per varie vie al giardino alberato dal quale si gode il panorama della Valle del Mella. Da questo giardino, il visitatore scenderà, per una pittoresca scala della Torre dei Francesi, al bastione della Pusterla, coltivato a giardino, sul quale bisogna ch'egli si fermi ad ammirare il quadro che gli presentano da mezzodì la galleria delle industrie estrattive, il salone delle belle arti, le torrette d'angolo dello *sport* sui cigli di formidabili cortine, dall'alto di possenti bastioni, dietro inattese collinette. Poi, dopo aver percorso la detta galleria, ne esce all'estremità opposta, imbocca un breve e spazioso sotterraneo, per trovarsi nel piazzale dello *sport*, decorato da aiuole fiorite, chiuso da un largo portico semicircolare.

Nelle sale dello *sport* il visitatore sosterrà a lungo, trattenuto dalle produzioni geniali dell'industria moderna.

Il visitatore penetrerà nella galleria delle industrie alimentari che occupa la fossa viscontea.

Uscitone all'estremità opposta, egli si ritroverà nel cortiletto già antecedentemente transitato; ma ora, invece di piegare a nord, entrerà nel pianterreno del piccolo Miglio, per studiarvi le industrie casearie, che occupano anche il piano semisotterraneo del Grande Miglio. Per la scala comune ai due fabbricati, egli ascenderà ai piani superiori, dove troveranno ampia collocazione i prodotti agrari.

Nei due piani del maniero troverà collocazione la mostra delle armi da fuoco antiche e moderne in sette grandi saloni.

Note Fotografiche

Perfezionamenti nella carta al pigmento (carbone). — Al Congresso di chimica applicata di Berlino — sezione fotochimica — io feci nel giugno scorso una comunicazione sul modo d' aumentare la stabilità delle preparazioni colloidi bicromatate in genere e della carta a pigmento in ispecie.

Rammento che per carta al pigmento (comunemente detta carta al carbone) intendesi una carta che porta uno strato di gelatina colorata con pigmento colorato insolubile (nero fumo pel nero, donde il nome di carbone).

Questa carta si sensibilizza per l'uso in una soluzione di bicromato di potassio dal due a tre e mezzo per cento e, dopo seccata all'oscuro, si stampa sotto a un negativo. L'immagine che si forma non è visibile, sicchè la stampa deve essere controllata con uno di quei piccoli strumenti detti fotometri.

L'immagine non si produce per un fenomeno d'annerimento come nelle ordinarie carte a stampa diretta (celloidina, citrato, aristo, ecc.), ma per un fenomeno d'insolubilizzazione della gelatina. La gelatina in presenza del bicromato perde la solubilità nell'acqua calda e colla gelatina insolubilizzata rimane anche il pigmento.

Però, mentre in corrispondenza delle ombre intense l'insolubilizzazione avviene in tutta la profondità dello strato, nelle mezze tinte l'insolubilizzazione si limita alla superficie. Lo sviluppo dell'immagine non può perciò farsi immergendo direttamente la copia in acqua calda, perchè si perderebbero gran parte delle mezze tinte alle quali viene come a mancare la base. E' necessario prima dello sviluppo fare aderire lo strato ad un altro foglio di carta che viene fornito insieme alla carta al carbone (carta per semplice trasporto), eppoi procedere allo sviluppo in acqua calda staccando il supporto primitivo e facendo sì che l' immagine aderisca alla carta da trasporto.

Ma così facendo, si viene a scambiare nell'immagine il destro col sinistro, amenochè non si sia usato un negativo rovesciato. Per evitare questo inconveniente si deve fare un trasporto provvisorio sopra una lastra di vetro ben pulito, eppoi, dopo ottenuta l'immagine finita su vetro, trasportarla sopra la carta.

Descritto così sommariamente il processo al carbone, vengo al perfezionamento da me introdotto. Il maggior inconveniente della carta al pigmento sta nella impossibilità di conservare, anche per pochi giorni, la carta sensibilizzata al bicromato e nella difficoltà che presenta spesso lo spogliamento dell' immagine specialmente d' estate o quando l'asciugamento è fatto in ambiente illuminato a gaz o per altre cause non ben definite.

In una serie di ricerche da me fatte, nell'intento di rendere molto più stabile la carta al pigmento sensibilizzata e di facilitare assai in ogni caso lo spogliamento, io ho constatato che i citrati alcalini neutri (di potassio, sodio o ammonio) hanno una influenza notevole in questo senso, e nella mia comunicazione fatta a Berlino proposi appunto di sensibilizzare tale carta in una soluzione di bicromato addizionata di 2 a 3 per cento di citrato di sodio.

Il sig. Bennett, distinto dilettante di Londra, non solo ha confermato le mie ricerche, ma ha constatato che l'impiego di un citrato alcalino insieme al bicromato per la sensibilizzazione rende il processo al carbone assai più facile e accessibile a tutti.

Egli consiglia il bagno di sensibilizzazione seguente:

Bicromato di potassio	gr.	20
Acido citrico	„	10
Acqua	litri	1

Ammoniaca sino a cambiare il colore aranciato in giallo.

In questa mescolanza si forma, fra l'acido citrico e l'ammoniaca, del citrato d'ammonio che è appunto il prodotto efficace.

Un'altro perfezionamento nel processo al carbone l'ha introdotto la Neue Phot. Ges. di Berlino. Essa ricopre di gelatina colorata non già la carta, ma delle sottili pellicole di celluloide trasparente. Così, facendo la stampa attraverso al celluloide, si ha poi colla semplice immersione in acqua calda lo sviluppo diretto dell'immagine.

Se si vuole usare l'immagine trasparente per proiezioni, stereoscopio e vetriate, non vi è che montarla su vetro. Se si vuole l'immagine su carta s'immerge la pellicola nell'acqua fredda insieme a un foglio di carta da trasporto, si comprime l' immagine contro la carta e si toglie il tutto. Si lascia qualche tempo sotto pressione, eppoi si appende per l'asciugamento. Dopo asciutto, si solleva la pellicola e rimane l' immagine aderente alla carta.

Benchè la casa fabbricante non l' accenni, sarà molto conveniente sensibilizzare le pellicole colla ricetta data sopra ciò che renderà assai più facile lo spogliamento.

E' da augurarsi che i nuovi perfezionamenti, rendendo accessibile anche ai dilettanti il processo al carbone, ne aumentino assai l'applicazione.

Il processo al carbone è il più bello e il più divertente, il più razionale di tutti i processi positivi di stampa e possiamo anche dire il più artistico per lo meno tra i processi atti a riprodurre fedelmente un dato negativo.

Il crisosolfito Lumière. — Col nome di crisosolfito la casa Lumière ha messo testè in commercio un solfito colorato in giallo, col quale si preparano bagni di sviluppo colorati capaci di sviluppare in pieno giorno.

I preparati per rendere possibile lo sviluppo dei negativi fuori del gabinetto oscuro incontrano favore· Già altra volta dicemmo che la loro comodità è relativa, perchè di un locale oscuro si ha bisogno ugualmente per togliere le lastre dall'apparecchio e porle nella bacinella. Ma si sono oggi escogitati dei sacchi di stoffa nera che permettono di fare quest'operazione anche senza stare all'oscuro. Del resto l'impiego di uno sviluppo colorato potrà essere sempre vantaggioso al turista perchè in viaggio non sarà difficile trovare un locale che permetta senza pericolo di estrarre le lastre dall'apparecchio e dal telaio portandole rapidamente nella bacinella contenente lo sviluppo senza che la poca luce che entri dalla finestra mal riparata o dalle porte possa danneggiare.

Nella peggiore ipotesi questa operazione potrà farsi coprendosi con una coperta da letto. Una volta che la lastra è nel bagno di sviluppo colorato, essa è salva, qualunque sia la luce solare diretta. Per passare la lastra dallo sviluppo al bagno di fissaggio non vi è da preoccuparsi, perchè il negativo imbevuto del rivelatore colorato, passato rapidamente nell'iposolfito (senza alcun lavaggio), non può subire l'influenza di una debole luce.

La casa Lumière di Lione, coll'introduzione del crisosolfito, ha risolto in modo molto pratico la preparazione dei rivelatori colorati. Infatti il bagno risulta colorato in un giallo aranciato tale, che permette di seguire colla massima facilità la formazione dell' immagine senza tema di velatura purchè si usi la luce di una candela o di una lampada qualunque (purchè non elettrica ad arco) o una debole luce diurna.

La preparazione dei bagni di sviluppo è assai semplice. Infatti con qualunque rivelatore basta sostituire il solfito di soda solito col crisosolfito per ottenere il bagno colorato.

Le formule migliori per l'impiego del crisosolfito con tutti i rivelatori sono del resto riportate nel *Progresso fotografico*, N° 1-1904. Nelle esperienze da me fatte col crisosolfito ho ottenuto buonissimi risultati.

Un nuovo stativo per apparecchi fotografici. — Col nome di stativo Vidil una casa di Lipsia ha messo testè in commercio un piccolo supporto per apparecchi fotografici a forma di morsetta. Questo stativo però è assai ben studiato perchè con una piccola cinghia ausiliaria di pelle è possibile adattarlo anche a una pianta, a un palo, a un fanale.

Usato come morsa può applicarsi con tutta semplicità al manico d'un bastone, alla spalliera di una sedia, a una vettura ed anche ad una bicicletta.

Sicchè, mercè questo stativo, il dilettante turista potrà fare a meno del piede, che è sempre poco comodo da portare e molto noioso a metterlo a posto.

I dilettanti che usano camere a mano potranno obbiettarmi che il piede per le istantanee è inutile. Eppure quanti insuccessi di meno si avrebbero facendo anche le istantanee coll'apparecchio fissato anzichè tenuto a mano! Solo per gli apparecchi con otturatore di lastra che lavorano a un millesimo e sino a due millesimi di secondo si può fare a meno del piede o dello stativo. Nel mio manuale testè pubblicato e destinato specialmente ai turisti: *La fotografia ordinaria ed ortocromatica in luoghi aperti*, io ho insistito assai anche su questo punto, e molti dilettanti, che hanno seguito il mio consiglio, mi hanno dato ragione.

Prof. RODOLFO NAMIAS.

Pel movimento dei forestieri

L'Associazione Nazionale ed il concorso dei forestieri in Sicilia.

Signor Direttore,

La nostra *Rivista* del mese scorso, riportò dal *Giornale di Catania* notizie sull'iniziativa del sig. Pernull per degli alberghi nella Sicilia. Il sig. Pernull sostiene che fare colà degli alberghi, rispondenti a certi dati, sarebbe non soltanto opera buona italianamente, ma anche e sopra tutto proficua per gli speculatori.

Mi permetta di fare in proposito alcune considerazioni. Se l'Associazione pel Movimento dei Forestieri, sedente in Roma, volesse davvero fare qualche cosa nel campo pratico (la preparazione non è mancata ormai), avrebbe un grande programma già tracciato per quanto riguarda la Sicilia.

Chi conosce e frequenta quei luoghi, pur essendovi forestiero, comprende come dei risultati pratici, probabilmente imponenti, si potrebbero raggiungere, se con una sapiente direttiva (che potrebbe essere opera dell'Associazione pel Movimento dei Forestieri) si affiatassero in un comune e contemporaneo intento ferrovie, compagnie di navigazione, finanzieri, albergatori ed autorità locali.

Le ferrovie dovrebbero attuare, oltre i treni di lusso ai quali già è provvisto (sebbene il Roma-Palermo non possa divenire pratico che trasformandosi in bisettimanale o almeno settimanale), anche biglietti *fortemente differenziali*, che portino con poca spesa il viaggiatore dall' Alta Italia (e quindi anche dall'estero) in Sicilia. Non si creda che gli italiani del Centro e del Sud possano (per lungo tempo ancora, almeno) divenire clienti numerosi della Sicilia. Centro e Sud, quando viaggiano, tendono al Nord, dove trovano progressi d'industria, vita sociale molto evoluta, ecc., mentre sono già di per sè saturi d'arte e di paesaggio. L'italiano del nord, del medio ceto sopratutto, anela a ciò che gli manca nell'Alta Italia: al sole, alle bellezze naturali, al mare, alle antichità spettacolose, al folklorismo caratteristico del sud. Il fascino della Sicilia è per esso grandissimo... ma il viaggio gli è contestato notevolmente anche dalla spesa di trasporto personale. Un ciclista da Milano a Reggio e ritorno spende quaranta lire per la sola sua macchina! I biglietti fortemente differenziali farebbero bene al movimento più di qualunque altra propaganda. In pochi anni vedremmo riversarsi in Sicilia buona parte di quella clientela, che ora si spinge solo a Roma e più raramente a Napoli e di quell'altra che per ragioni di comodo ed economia fà e rifà il viaggio della Svizzera.

Il servizio marittimo, già ottimo fra Napoli e Palermo, dovrebbe completarsi con un diretto Genova-Napoli, in coincidenza col Napoli-Palermo (e perciò anche col treno notturno della Calabria per Messina) e con una tariffa pure differenziale. L'abitante di terra ferma affronterà come un leone anche il mal di mare, se spenderà poco. Un buon servizio potrebbe fare le 110 leghe fra Genova e Napoli in 21 ore. Partendo da Torino, da Milano, da Bologna nella mattinata, si potrebbe essere comodamente e piacevolmente e per poca spesa a Palermo o Messina nella mattinata di due giorni dopo. Ma forse dovremo attendere che una compagnia tedesca non sovvenzionata crei questo servizio splendidamente e a buon mercato, come (parlando di linee turistiche) i tedeschi ci hanno già dato la Genova-San Remo-Nizza, come ci hanno dati i vapori del golfo di Napoli, come una società ungherese è padrona (e lo merita sotto ogni rapporto per velocità, *comfort* e prezzi) delle linee Siracusa-Malta, Venezia-Fiume e Ancona-Fiume.

I finanzieri dovrebbero contribuire largamente, perchè senza il loro concorso non è possibile pensare a una serie, senza soluzione di continuità nei punti principali, di alberghi medî o grandi. E lasciando per ora da parte il volo fantasioso del Pernull di una funicolare etnea, che a me sembra prematura (insegnino il recente disastro commerciale della Vesuviana, e, in genere, le funicolari svizzere stesse citate dal Pernull, le quali rendono larghi interessi solo dopo di essere passate in buona parte per la riduzione del capitale sociale in limine di fallimento), è certo che oggi gli alberghi di soggiorno dei forestieri sono pochissimi. Salvo a Taormina, *si possono quasi contare sulle dita di una mano:* intendo parlare non degli alberghi che servono al transito normale di viaggiatori d'ogni genere, sopra tutto di commercio, ma di quelli specialmente adatti ai forestieri, collocati nelle posizioni più pittoresche, organizzati per essi, ecc.

Taormina sola fa eccezione, ed ha proprio i due tipi di albergo che sono necessari per un largo sviluppo del movimento: il tipo modesto, ma quasi perfetto per servizio e perfetto per pulizia, destinato al turista del medio ceto, e l'altro di primo ordine assoluto, vastissimo, lussuoso. Si dice di Taormina che è un paradiso. E lo è infatti, tanto da destare le invidie, persino le ire, di altri centri siciliani, che vedono in essa la spugna che assorbe gran parte delle giornate di residenza della clientela ricca in Sicilia. Nel fatto è un luogo meraviglioso, con una sufficente cornice di buone strade, di giardini, di fiori, di pulizia relativa. Però non lo è più di quanto potrebbero, con poco sforzo, diventarlo moltissimi altri punti siculi. Il panorama da Castrogiovanni è ancora più straordinario; le antichità a Siracusa, Girgenti, Selinunte sono più grandiose; i dintorni di Catania sono più ameni e salendo le pendici dell'Etna quali boschi di olivi, di castagni, quali foreste di pini al limitare della regione delle lave, in un paesaggio singolarissimo, suggestivo, senza l'uguale in Europa, in un clima per lunga parte dell'anno primaverile, in vista di un mare di inarrivabile colore, in mezzo a una popolazione sana, bella, buona, a distanza insignificante dalla ferrovia! Luoghi d'escursione come la regione piemontese dell'Etna, le isole dei Ciclopi, il capo di Milazzo e le Lipari, i dintorni di Palermo sopra tutto verso Bagheria; punti di vista come il San Calogero di Sciacca e il monte San Giuliano di Trapani, tratti di ferrovia sepolti fra ulivi straordinari e aranceti dove non penetra sole, come fra Partinico e Palermo, o dominanti a lungo immensi panorami, come salendo da Valsavoia verso Caltagirone, e innumerevoli altre accidentalità di cui taccio, costituiscono una ricchezza, che sarebbe subito apprezzata e ricercata dal forestiero. Nessun paese d'Europa raccoglie tanti avanzi archeologici così grandiosi e così facilmente comprensibili anche dai meno colti turisti, seminati in paesaggi caratteristici al massimo grado, in un clima lungamente adatto al soggiorno.

Ma purtroppo, più o meno, in tutta la regione non vi sono alberghi decenti fuori dalle grandi città, e mancano affatto gli alberghi di soggiorno per forestieri. Mancano le comunicazioni — poichè non si può pensare che un movimento sensibile di forestieri possa usare di diligenze buone a essere fotografate, ma in cui non si entra per paura delle pulci, nè di servizi privati insufficienti, irregolari, privi di ogni controllo: manca insomma in una parola ogni *comfort* di trattamento in tutti i modi.

Albergatori ed autorità dovrebbero pure portare il loro contributo: i primi esplicando, con quella attività che hanno

altrove usato, un'azione effettiva di esercizio d'alberghi, le seconde, considerando il movimento dei forestieri con un occhio ben più attento di quanto finora fecero. Certe spese di abbellimento e di pulizia sarebbero denari messi a frutto.

Lo ripeto: l'Associazione Nazionale pel Movimento dei Forestieri, che ha per statuto tante belle cose in programma, potrebbe rendersi davvero benemerita se attaccasse di fronte lo studio di questo problema dei forestieri in Sicilia. Abbiamo una miniera preziosa da coltivare e la lasciamo inerte; non dico che debba coltivarla l'Associazione stessa di cui parlo; dico che questa sarebbe in buona posizione per promuovere uno studio e in seguito un'intesa fra interessati, che forse non è impossibile, visto che allo studio e all' intesa presterebbero aiuto di buona volontà tutti quanti amano e conoscono il Paese e forse aiuto di denaro e di lavoro parecchi di coloro che dall'iniziativa potrebbero trarre vantaggi materiali.

Gradisca, sig. Direttore, ecc. L. V. BERTARELLI.

Associazione Nazionale per il movimento dei forestieri.

A Roma si è adunato, il 25 febbraio, il Consiglio Direttivo dell'Associazione nazionale per il movimento dei forestieri in Italia, ed ha discusso il nuovo statuto che verrà prossimamente sottoposto all'approvazione dell'Assemblea generale dei soci.

La « Pro Iseo ».

Ad iniziativa della « Pro Iseo » e coll'adesione delle Società tramviarie Iseo-Chiari, Bergamo-Sarnico, Lovere-Cividate, nonchè della Società di Navigazione Loverese e del sindaco di Lovere sig. Gregorini, si è costituito a Iseo un Comitato aderente alla sezione Lombarda e dei Laghi dell'Associazione nazionale pel movimento dei forestieri.

Comitato di Bologna per il movimento dei forestieri.

Anche a Bologna si è costituito un comitato per il movimento dei forestieri, movimento utile ai commerci e decoroso per la città, la quale ha monumenti artistici e storici meritevoli di visita e di studio, bellezze naturali degne d'ammirazione.

Il comitato ha determinato un programma generale di lavori da compiere con opera diligente e continua per promuovere questo movimento; ma intanto, allo scopo di ottenere qualche risultato pratico ed efficace in questo primo anno di lavoro, ha stabilito di prender subito diversi provvedimenti: ha in corso trattative colle agenzie di viaggi perchè sia compresa nei programmi una fermata a Bologna; ha ormai combinato il *bono* per una gita a Ravenna (città tanto degna di venire visitata, e così trascurata specialmente dagli... Italiani), e sta regolando un servizio di guide-interpreti; ed a questo proposito ha già fatti subire gli esami ad una guida per il francese, ad una per l'inglese, ad una per il tedesco.

Inoltre, affinchè i forestieri che scendono numerosi in Italia abbiano conoscenza solerte e precisa che Bologna merita davvero d'esser visitata, il comitato ha stabilito di compilare una guida illustrata della città, e di distribuirne gratuitamente 50 000 copie ai forestieri negli alberghi delle altre grandi città italiane.

Il comitato (che è presieduto dal sig. Carlo Sandoni, console del Touring), per raggiungere questo scopo, domanda l'adesione ed il concorso di tutti i cittadini. Ha fissato una quota d'adesione di L. 10, e gli aderenti avranno diritto che il loro indirizzo venga compreso nell'elenco indicatore che precederà la guida e che ricorderà i negozi, gli alberghi, i professionisti, gli artisti, i fotografi, ecc.

Verrà data relazione morale e finanziaria del lavoro compiuto.

La bontà della iniziativa e la simpatica e seria notorietà del presidente del comitato e dei suoi colleghi, sono garanzia che l'esito dell'impresa sarà ottimo quale noi sinceramente lo auguriamo.

Pro Trasimeno.

Notiamo con piacere che il movimento... per il movimento dei forestieri non resta più limitato solamente all'Alta Italia, ma accenna ad estendersi anche nell'Italia media, non meno ricca di bellezze della natura e dell'arte.

Isola Maggiore del Trasimeno.

Ecco infatti quanto ci scrivono da Passignano:

« La campagna intrapresa dal Touring dà modo anche a me di elevare la modesta mia voce a che la regione del Trasimeno faccia atto di presenza nella *Rivista*.

« Il giorno 22 novembre 1903, sorse, a Passignano, un comitato promotore, formato delle persone più illustri nelle scienze, nelle arti, nelle lettere e per lignaggio e per posizione sociale, che stabilì costituire una società anonima

Rocca di Castiglione.

« Pro Trasimeno » per un servizio di navigazione a motore sul lago e per promuovere e favorire il concorso dei visitatori e dei villeggianti, procurando loro, con le maggiori possibili comodità, le più utili informazioni, influendo con ogni mezzo presso le autorità competenti per migliorare i pubblici servizi e dare maggiore impulso al commercio ed alle industrie locali.

Passignano.

« Il comitato promotore fu subito bene accolto dalla popolazione laghigiana e nel breve tempo di due mesi ha completato il numero delle azioni prestabilito.

« Castiglion del Lago, dalla turrita rocca, protendentesi e dominante l'ampia distesa delle acque, con entusiasmo rispose alla fraterna chiamata di Passignano. San Feliciano, Monte del Lago, Tuoro, Panicale (che possiede il capolavoro del Perugino, il San Sebastiano), paesi che si specchiano, occhieggiando sul lago, come spinti da un sol desiderio, da una comune aspirazione, sorsero al soffio di

modernità che venne aleggiando sulle limpide acque del Trasimeno. E primo fra tutti, con quel grande animo che gli dette natura e con l'alto sentimento che aspira ognora a tutto beneficare e render degno di sè ciò che lo avvicina, dal sontuoso Castello Isabella, principesca e fatata magione, dove l'ospitalità antica si accoppia alla gentilezza squisita della castellana, il marchese Guglielmi, con il suo appoggio, il suo incoraggiamento, il suo nome, quale vessillo di fede, speranza, ha fatto sì che questo nostro lago, solo noto per le antiche memorie, oggi, sorto a vita novella, potrà diventare scopo e meta di quanti hanno poesia nell'animo e desiderio di passare lieti e giocondi momenti, ammirando gli indimenticabili tramonti e le ognora verdi pendici sacre all'olivo ».

Auguriamo ogni migliore successo alla « Pro Trasimeno », che ci offre la possibilità di ammirare tante località celebri per la storia e per l'arte, perle d'un paesaggio ch'è un vero paradiso terrestre.

Il comitato promotore è presieduto dal dott. Guglielmo Grifi. Saremo ben lieti se potremo colla nostra *Rivista* contribuire al buon esito della bella impresa; e cominciamo fin d'ora a presentare alcune vedute del bellissimo lago.

Una circolare opportuna. — In seguito a replicati reclami pervenuti all'Associazione nazionale per il movimento dei forestieri, l'on. Di Sant'Onofrio, sottosegretario di Stato per l'interno, ha diramato una circolare ai prefetti, invitandoli a provvedere alla rimozione di gravi inconvenienti che si verificano nei servizi delle guide, dei facchini di piazza e delle vetture pubbliche, e per disporre maggiore sorveglianza sull'accattonaggio, spesso esercitato anche da venditori ambulanti. Il Ministero dell'interno farà praticare speciali e straordinarie verifiche dagli ispettori generali di pubblica sicurezza per accertare che sia data esecuzione alle disposizioni impartite con la circolare suddetta.

Una buona proposta. — Il signor Federico Fioroni, presidente della Società italiana degli albergatori (Genova), ha diramata una circolare per richiamare l'attenzione dei suoi colleghi sulla proposta dell'on. Ferraris, di fare alla Esposizione di Saint Louis una ordinata esposizione panoramica dei monumenti artistici e storici e delle bellezze naturali ond'è ricca sopra ogni altra terra italiana.

Il signor Fioroni conclude:

" Mi faccio lecito raccomandare a tutti i colleghi di adoperarsi con ogni loro impegno presso i rispettivi Municipi e Società locali, affinchè sia fatta adesione e sia dato sussidio all'attuazione della proposta dell'on. Ferraris nel modo che sarà creduto migliore.

" In pari tempo li interesso a curarsi di preparare la raccolta delle più belle vedute e delle fotografie dei monumenti delle rispettive città e regioni, per poterle a tempo opportuno consegnare al Comitato che sarà formato quanto prima dall'Associazione nazionale pel movimento dei forestieri. E se troverà approvazione altra mia idea, ad iniziativa della nostra società, potrà pure compilarsi una guida di *réclame* per gli alberghi dei nostri soci, da distribuirsi gratuitamente ai visitatori dell'Esposizione di St. Louis „.

Il " garage „ dell'Hôtel du Nord a Torino. Fedeli al nostro programma di far conoscere i miglioramenti degli alberghi italiani, presentiamo il comodo *garage* di cui il signor C. N. Ramondetti dotò il suo albergo (affiliato al Touring) in Torino, Via Roma, 34.

Il *garage*, fatto costruire appositamente secondo tutte le esigenze, è capace di otto automobili, ed è munito di fossa, officina meccanica, luce elettrica; viene messo gratuitamente a disposizione dei clienti. Il signor Ramondetti merita senza dubbio una sincera parola di lode e di gratitudine.

CARTELLI INDICATORI

Nuove offerte.

Comm. Giovanni Silvestri di Milano Cartelli	L.	100	Cartelli N.	10
Cav. L. V. Bertarelli di Milano	"	100	" "	10
Cartiera Vonwiller di Romagnano Sesia .	"	120	" "	6
Ing. Arturo Ceriana di Torino	"	50	" "	5
Signora Maria Ceriana Geisser di Torino	"	20	" "	2
Conte Luigi Claretto di Torino	"	10	" "	1
Giovanni Sella di Torino	"	10	" "	1
Achille Fusi di Milano	"	10	" "	1
Pietro Fabbre di Milano	"	10	" "	1
Zelaschi avv. Carlo di Rivanazzano . .	"	20	" "	1
Rolla Vitale di Genova	"	30	" "	3
M Türkheimer di Milano	"	50	" "	5
A. Fusi e Co. di Milano	"	100	" "	10
G. M. Aymale e C. Valloire di Susa . .	"	10	" "	1
F.lli Marchand di Piacenza	"	100	" "	10
Offerte precedenti	"	8960	" "	748
Totale	L.	9700	Cartelli N.	815

Una lode gradita. — Nino G. Caimi dedica nella sua *Stampa Sportiva* un articolo assai lusinghiero per il Touring in generale ed in particolare per i cartelli indicatori. Scrive fra altro:

" Uno dei rami meno noti, pei quali si nota l'attività del nostro Touring, è quello dei pali indicatori.

" Chi viaggia il nostro paese, e soprattutto chi viaggia in automobile, apprezza e comprende tutti i vantaggi d'avere una buona guida che venga nei punti dubbi a dare il suggerimento voluto a indicare l'itinerario da seguirsi per raggiungere una certa mèta.

" Ma non sempre il consiglio prezioso della guida può scendere fino alle infinite biforcazioni della strada, non sempre la guida può avvertirci in tempo che allo svolto della strada ci attende una discesa pericolosa, un giro strettissimo o una rottura della strada, o non sempre ci ricordiamo di seguire coll'occhio sulla guida la strada che percorriamo; spesso una di queste omissioni può bastare a farci provare le gioie di qualche salto non sempreinnocuo „. " Ecco come è sorta la necessità dei pali indicatori, già utili pel ciclismo, ma divenuti indispensabili col diffondersi dell' automobilismo „.

E conclude (e della conclusione, come dall'articolo lo ringraziamo) colle seguenti parole: " Chi fra i cortesi lettori della *Stampa Sportiva*, non vorrà associarsi a quest'opera benemerita? Forse qualcuno fra noi non èancora socio del Touring?

" Ecco una buona occasione per diventarlo e di farsi perdonare il ritardo inviando un'offerta pei pali indicatori „.

Un cartello necessario. — Leggiamo nel *Messaggero*:

" Ora che le automobili riportano un certo movimento sulle strade provinciali, è stato sentito il bisogno di porre dei cartelli indicatori in quelle località in cui, a causa della intersezione di varie vie, i non pratici del luogo possono rimanere in dubbio sulla direzione da prendere. " Ci si fa notare che sarebbe utilissimo, per esempio, porre uno di tali cartelli nella località detta delle " Tre Macine „ perchè accade spessissimo che ciclisti ed automobilisti prendano la strada di Stroncone in luogo di quella di Roma.

" Il locale Consolato del Touring potrebbe provvedere, tanto più che i nostri dintorni, tanto frequentati dalle automobili, mancano assolutamente di tali utili indicazioni „.

Nel leggere questo articolino abbiamo pensato: Quante migliaia di simili cartelli sarebbero necessarie in Italia! E quanto c'è da fare anche in questo campo per i Consoli del Touring!

I cartelli giudicati all'estero. — L'*Allgemeine Automobil Zeitung* di Vienna, organo ufficiale dell'Automobil Club austriaco e tedesco, nel suo numero di febbraio riproduceva il *facsimile* dei cartelli indicatori adottati dal nostro Touring con queste lusinghiere parole: " Il T. C. I., di cui è nota la straordinaria attività, ha cominciato un lavoro per collocare segnalazioni stradali su tutte la strade italiane. Una circolare in 10 000 esemplari venne diramata a tutte le autorità provinciali e locali, agli alberghi più importanti, ai negozianti di cicli ed automobili, alle società per lo sviluppo degli interessi locali e per il movimento dei forestieri, nonchè alla stampa sportiva e politica. Le segnalazioni adottate dal T. C. I. hanno il notevole vantaggio della grande chiarezza, specialmente in confronto a quelle dell'*Association Générale Automobile* da noi già riprodotte.

Ferrovia elettrica Varese-Ghirla. — Il 3 febbraio coll'intervento delle autorità varesine, di tutti i sindaci della Val Ganna e della Val Marchirolo, della stampa e di molti invitati, si inaugurò la nuova ferrovia elettrica Varese-Ghirla. Il treno inaugurale, composto di tre carrozze, partì da Varese alle 14,10 e giunse a Ghirla alle 15, salutato ed accolto entusiasticamente lungo il percorso dalla popolazione e dal suono degli inni patriottici eseguiti dalle musiche di Ganna, Marchirolo e Cunardo. Agli invitati fu offerto un rinfresco in casa dell'ing. Jardini, il quale col sindaco di Ghirla Carlo Ghisolfi, fece gli onori di casa. I gitanti, entusiasmati dello splendido panorama della pittoresca vallata, brindarono alla ardita iniziativa, facendo voti che presto si effettui anche la congiunzione ferroviaria di Varese con Luino.

Un nuovo traforo alpino. — Manca ancora un anno al compimento del tunnel del Sempione, e già è sorta in Isvizzera l'idea d'un nuovo traforo delle Alpi dal lato orientale. I pareri circa l'ubicazione di questo nuovo passaggio ferroviario sono tutt'altro che concordi. Una parte della popolazione (segnatamente la maggioranza di quella che compone il Cantone dei Grigioni), propugna il traforo dello Spluga, mentre un'altra parte (costituita dalla minoranza degli abitanti del Cantone suddetto e di quelli del Ticino e di S. Gallo), caldeggia il valico della Greina.

Rete tranviaria elettrica interprovinciale. — Abbiamo altra volta accennato al progetto ed agli studi d'un Comitato, presieduto dal conte Gian Giacomo Felissent, per dotare la provincia di Treviso, e le finitime provincie di Padova e Venezia, d'una fitta rete di tranvie elettriche. Tali studi sono ora riassunti in una esauriente relazione, che illustra il progetto sotto gli aspetti storico, legale, finanziario, e che è anche fornita di varie tavole grafiche.

Ferrovia Belluno-Cadore. — Il signor Angelo Serafini di Pieve di Cadore ha riunito e pubblicato in opuscolo alcuni articoli pubblicati, negli scorsi mesi, in vari giornali, per dimostrare l'importanza della ferrovia Belluno-Cadore, tanto nei rapporti del commercio, quanto in quelli della difesa nazionale. La discussione sullo stesso argomento continua più viva che prima; e si deve a questo proposito ricordare che quella ferrovia ha pure una grande importanza turistica, perchè favorirebbe assai il concorso dei forestieri in una delle più belle regioni d'Italia.

Le vetture automobili sulla Roma-Viterbo. — Il ministro dei lavori pubblici, on. Tedesco, ha accolto la proposta avanzata dalla Società Mediterranea ed ha autorizzato la Società stessa ad esperimentare sulla linea Roma-Viterbo, per la durata di tre mesi, l'esercizio con vetture automotrici sistema Purrey.

Alpinismo e carnevale. — Ci sono giunte parecchie dozzine di relazioni di feste carnevalesche, alle quali parteciparono soci del Touring o di altre società sportive; e fra queste ci pare notevole quella degli Escursionisti Milanesi, che non dimenticarono, neppure in carnevale, di essere turisti, e che al veglione in un teatro preferirono il veglione preceduto da una giterella alpina, e seguito da una salitina.

Favorita da uno splendido tempo, questa gita è riuscita superiore ad ogni aspettativa. I partecipanti erano 146, dei quali più di 100 soci della Escursionisti e quindi aggregati alla Federazione Prealpina. Per Galbiate, la sera del sabato grasso, la comitiva munita di lampioncini raggiungeva l'Hôtel M. Barro (m. 850 circa) dove venne dai fratelli Nava, conduttori dell'albergo, servita una buona cena. Poi cominciarono le danze, mentre una comitiva, salita di

Galbiate e Monte Barro.

notte all'estremo cocuzzolo del monte, illuminava buona parte del monte con fuochi d'artificio e bengala. La veglia fu animatissima anche per l'intervento numeroso di signore, di signorine e persino bambini e bambine. La Federazione Prealpina pure era rappresentata da parecchi membri della Direzione, che la mattina brindarono cogli amici sulla vetta del monte alla prosperità degli alti ideali dell'alpinismo. Per tutta la mattina della domenica, la strada alla cima fu animata dall'andirivieni delle varie comitive; finchè verso le 15 tutti abbandonarono, con proposito di ritornarvi altre volte, l'Hôtel M. Barro, chi per calare a Lecco per il pranzo, chi per Galbiate dove ebbero cordialissime accoglienze. Tutti i partecipanti sono concordi nel dichiarare che godettero di un divertimento che di rado si può godere così completo e indimenticabile.

Società Alpinisti Tridentini. — Per disposizione statutaria, la direzione della Società Alpinisti Tridentini risiede due anni a Trento e due anni a Rovereto. Nel triennio 1902-1903 risiedette a Trento, sotto l'attiva, valorosa, utile presidenza del nostro ottimo amico rag. Guido Larcher, capoconsole del Touring; e il giorno 28 febbraio fu trasportata, per il biennio 1904-1905, a Rovereto. Fu eletto a presidente per il nuovo biennio il dott. Carlo Candelpergher, che coprì già altre volte, col massimo onore, la stessa carica.

Rag. Guido Larcher.

Ai soci tutti del Touring viene in questo numero rivolto un appello per invitarli a farsi soci anche della Società Alpinisti Tridentini, la quale per estrinsecare il suo vasto programma turistico e patriottico, ha bisogno di largo appoggio di fatti. Auguriamo che quell'appello trovi l'eco desiderata e meritata.

Propaganda alpinistica. — Il rag. Mario Tedeschi (membro del Consiglio direttivo della Sezione di Milano del C. A. I.), dietro invito della Società Umanitaria, tenne allo scopo di propaganda alpinistica, una serie di conferenze, assai applaudite da un pubblico numerosissimo. Ci proponiamo di riparlarne; ed intanto, per far fin d'ora comprendere l'importanza di tali conferenze, ne diamo i titoli: I. (18 gennaio): L'alpinismo nella scienza, nelle lettere, nelle arti. II e III. (25 gennaio, 1° febbraio): Origine del C. A. I.; mezzi e scopo dello stesso; guide, rifugi, congressi, ascensioni sociali, ascensioni invernali. IV. (8 febbraio): Igiene alimentare; assideramento; congelazione; male di montagna; bivacchi. V. (15 febbraio): Tecnica dell'alpinismo; uso della corda; sport degli *ski*. VI e VII. (22 e 29 febbraio): Nel mondo delle Alpi; studio ed esame delle principali vie d'accesso alle cime.

Convegno nazionale degli skiatori. — Il convegno degli skiatori italiani, indetto dallo Ski-Club di Torino, è definitivamente fissato pei giorni 19 e 20 marzo p. v. ad Oulx, nella valle della Dora Riparia, con meta il Colle di Sestrières, m. 2221, e il monte di Fraitève, m. 2701.

Contemporaneamente le Sezioni di Torino e di Milano del Club Alpino faranno una gita sociale nella stessa località.

Rododendro è il nome d'una nuova società alpinistica, sorta a Trento collo scopo di far meglio conoscere ed apprezzare il Trentino agli Italiani tutti e agli stranieri. Per completare l'opera della Società degli Alpinisti Tridentini, il nuovo sodalizio intende sopra tutto di promuovere le piccole pubblicazioni, le modeste guide descrittive, le gite sociali poco dispendiose e facili. La Rododendro ha pubblicato intanto una elegante *Strenna pel 1904*, con articoli sulla Cima Tosa, sui Castellieri del Trentino, sui laghi del Trentino (che sono 360 l), sulla Cima di Boai, sul Passo di Cercen, sui rifugi della Società Alpinisti Tridentini. Al nuovo sodalizio congratulazioni ed auguri.

U. A. I.

(Unione Automobilistica Italiana).

Il 13 febbraio 1904, alle ore 11, convennero a Torino, nella palazzina del Club Automobilistico d'Italia, i rappresentanti di questo, degli Automobili Clubs di Firenze, Genova, Milano, Padova, e del Touring Club Italiano.

All'inaugurazione dell'assemblea intervenne anche il principe Tomaso di Savoia duca di Genova (presidente onorario del Club Automobilisti d'Italia di Torino), che ebbe gentili parole d'augurio e congratulazione per l'automobilismo italiano, e che poi, accompagnato dal conte di Bricherasio, si recò a visitare i locali del Club.

Alla discussione erano presenti i seguenti signori rappresentanti:

CLUB AUTOMOBILISTI D'ITALIA - FIRENZE: marchese Lorenzo Ginori-Lisci, Masetti Fedi.

CLUB AUTOMOBILISTICO DI GENOVA: ing. Gamba, marchese Gerolamo De Mari, cav. Garibaldi Coltelletti.

AUTOMOBILE CLUB ITALIANO DI MILANO: cav. Augusto Massoni, presidente; Paolo Meda e marchese Camillo C. di Soragna, vicepresidenti.

CLUB AUTOMOBILISTI D'ITALIA - PADOVA: conte A. Corinaldi, comm. Alberto Rignano, march. G. B. Manzoni.

CLUB AUTOMOBILISTI D'ITALIA - TORINO: conte Emanuele Cacherano di Bricherasio, presidente; cav. Cesare Gatti-Goria, vice-presidente; cav. Giovanni Agnelli, cav. Alfredo Rostain, e conte Carlo Biscaretti, segretario.

TOURING CLUB ITALIANO: comm. Federico Johnson, direttore generale; comm. Giovanni Silvestri e dott. Gildo Guastalla, consiglieri.

Il conte di Bricherasio (acclamato a presidente dell'assemblea) espone lo scopo principale dell'adunanza: ricostituire la Federazione italiana dei clubs automobilistici.

Vengono pure acclamati, l'avv. Cesare Gatti-Goria a vice-presidente, ed il conte Carlo Biscaretti a segretario dell'assemblea.

Aperta la discussione vi prendono parte, in vario senso, i signori ing. Gabba, cav. Massoni, avv. Gatti-Goria, marchese di Soragna, cav. Coltelletti, conte di Bricherasio, conte Corinaldi; e si stabilisce fra altro che il voto dei singoli delegati deve considerarsi come impegnativo per le singole società rappresentate.

A questo punto la discussione venne interrotta, e fu quindi ripresa alle ore 14; presero allora la parola il cavaliere Coltelletti, l'ing. Gamba, il cav. Agnelli, il cav. Massoni; e si finì collo stabilire la ricostituzione d'una federazione fra i varî Automobili clubs d'Italia, per unire, all'intento di raggiungere più facilmente gli scopi comuni, le varie e ora disperse forze automobilistiche.

Il cav. Agnelli propone che la rappresentanza della federazione venga affidata al Touring Club Italiano; ma prima di decidere su questo viene messo in votazione, ed approvato a voti unanimi, un ordine del giorno Gatti-Goria (a cui si associano Corinaldi e Gamba), con cui, a spiegazione del voto precedente, si stabilisce che la federazione deve essere un ente a sè, che rappresenti e tuteli, anche nei rapporti coll'estero, gli interessi dei varî Clubs.

Si passa quindi a discutere sulla proposta Agnelli; ed alla discussione, lunga e cordialmente animata, presero parte molti delegati, fra i quali, per il Touring, il comm. Johnson ed il comm. Silvestri.

Dalla discussione risultò chiaramente che quanto la istituenda federazione si propone di fare, è già stato fatto in gran parte dal Touring.

Il comm. Silvestri, a nome del Touring, dichiarò che questo avrebbe assunto l'onorevole incarico che si vorrebbe affidargli solo se il voto dei delegati fosse stato unanime; ed unanime fu infatti il voto sull'ordine del giorno Gatti-Goria-Gamba con cui si stabilì:

1° Di costituire una Federazione autonoma delle varie società automobilistiche e del Touring;

2° Di affidarne per ora l'amministrazione al Touring Club Italiano;

3° Di creare presso il Touring uno speciale ufficio, sotto la direzione d'un Consiglio di delegati delle varie società federate.

4° Di stabilire che ogni Club Automobilistico abbia nel Consiglio della federazione tre delegati, ma un solo voto.

5° Di fissare la quota sociale in L. 300 per ogni Club federato.

Il comm. Johnson viene proclamato Presidente provvisorio della Federazione, la quale avrà il nome di Unione Automobilistica Italiana, colla sigla U. A. I.

I rappresentanti del Touring ringraziano; e qui rinnoviamo quei ringraziamenti per il grande onore che una così numerosa ed autorevole rappresentanza del turismo italiano ha voluto fare al nostro sodalizio; premio questo per quanto il Touring ha fatto per l'automobilismo, ed incoraggiamento per quanto farà.

Regolamento per gli automobili. Convocazione della commissione.

La Commissione nominata dal ministro dei lavori pubblici on. Tedesco, con decreto 14 gennaio, per gli studî relativi alla circolazione degli automobili, e ad un disegno di legge per agevolare, mediante i medesimi, i pubblici servizi di trasporti, è convocata per il giorno 2 marzo alle 10.

Il Touring sarà ufficialmente rappresentato dal commendatore Giovanni Silvestri, membro del Consiglio direttivo.

Fanno pure parte della Commissione l'avvocato Cesare Agrati, caposezione legale del Touring; il comm. Oreste Lattes, console a Roma; il cav. Garibaldi Coltelletti, capoconsole a Roma.

Il concorso turistico Nizza-Roma.

Diamo in questo numero più ampie informazioni in merito al concorso turistico che il periodico sportivo *La France Automobile* di Parigi sta organizzando per la prossima primavera.

Fu convenuto di sospendere la gita in carovana sul tratto Parigi-Nizza.

I gitanti dovranno convenire in Nizza, dove l'Automobile Club di quella città si è assunto di offrire loro speciali festeggiamenti e di formare definitivamente la carovana.

Le date e l'itinerario fissati sono i seguenti:

18 e 19 aprile	ritrovo in Nizza e prove sportive		
20 »	Nizza-Torino	chm.	212
21 »	Torino-Milano	»	145
22 »	Milano-Bologna	»	220
23 »	Bologna-Firenze	»	180
24 »	Firenze-Perugia	»	168
25 »	Perugia-Roma	»	180

Il concorso è libero per qualsiasi tipo di vetture da turismo.

Vi saranno tre categorie: la prima per le vetture inferiori ai 650 chg.; la seconda per quelle da 650 a 1000 chg.; la terza per quelle superiori ai 1000 chg.

Le quote di iscrizione sono di 100 lire per la prima categoria e di 200 lire per la seconda e la terza. Le iscrizioni devono essere dirette fino al 1° aprile alla *France Automobile*, avenue de la Grande Armée, 68, Parigi.

In questo concorso non sarà tenuto calcolo della velocità e le vetture saranno perciò tenute a procedere in base ai regolamenti sulla circolazione degli automobili.

La classifica sarà fatta in base ad una classificazione per punti, in modo da stabilire, il più approssimativamente possibile, quale sia la vettura che ha dato i migliori risultati per la regolarità di marcia del motore, per la comodità del tipo di carrozzeria e per il consumo: dati che vengono così a costituire il tipo di vero turismo.

Nuovo club automobilistico — E' sorto testè a Genova un nuovo club che si intitola " Club automobilistico „. Già un'ottantina sono le adesioni e si prevede che sarà di molto oltrepassato il numero in poco tempo. Nell'ultima assemblea furono chiamati a far parte dell'amministrazione i signori: ing. Cesare Gamba, presidente; marchese Domenico Pallavicini, vice-presidente; sig. Michelangelo Oliva, segretario; cav. Giulio Scorza, tesoriere. Consiglieri: cav. Garibaldi Coltelletti, conte Carletto Raggio, commendatore Cesare Balduino, marchese Gerolamo De-Mari, sig. Gamba Rolla.

Statistica. — Nel 1903 l'importazione degli automobili negli Stati Uniti è stata davvero considerevole. Dalla Francia sono state importate 379 vetture per 5 705 180 franchi; dall'Inghilterra 21 per 316 450; dallo Germania 14 per 147 970; dall'Italia 6 per 63 770; dal Belgio 2 per 15 635; dall'Austria 1 per 15 885; dall'Irlanda 1 per 48 665. In complesso 423 automobili per 6 310 555 franchi.

L'automobile Show di Lonbra. — La seconda esposizione automobilistica organizzata dalla Direzione del *Crystal Palace*, in unione colla Società *Motor Manufacturers and Traders,* fu inaugurata il 12 febbraio. La cerimonia inaugurale è riuscita splendida sotto ogni rapporto. La ricca mostra presentava un colpo d'occhio meraviglioso per eleganza e buon gusto.

Le case espositrici furono complessivamente 150: in esse erano rappresentate quasi tutte le principali fabbriche inglesi, francesi e tedesche; erano rappresentate anche il Belgio, l'America e l'Italia. Non staremo a trascrivere qui la lunga lista dei nomi: certo a noi Italiani interessa di sapere che la *Fiat,* l'ottima Fabbrica Italiana di Automobili, ha esposto in uno splendido *stand* i suoi eccellenti prodotti che furono ammiratissimi ed ottennero un vero successo.

Il Salon di Amsterdam. — Si è inaugurato il 12 febbraio questa importante esposizione di cicli, automobili, motociclette e battelli a benzina. Essa è disposta nel *Palais voor Volksigt* e fu organizzata dalla Società Olandese dell'industria ciclo-automobilistica, sotto gli auspici del *Nederlandsche Automobil Club* e dell'*Algemeene Nederlandsche Wijlrijders Bond.* Il discorso inaugurale fu tenuto dal presidente del Club d'Olanda signor Jonkleer Boreen von Hogelanden.

Gli espositori sommano a 60 e rappresentano in massima parte il commercio e l'industria olandese e tedesca.

Nuovo tipo di treno automobile. — A Glendale (Stat Uniti) si sono fatti gli esperimenti di un nuovo tipo di treno automobile. Esso è costituito da una locomotiva e da diverse vetture: la prima ha un motore, a tre cilindri di 40 cavalli, il quale mette in movimento una dinamo che trasmette la forza agli altri veicoli del treno. Ciascuno di questi è munito di due motori elettrici in comunicazione colle ruote per mezzo di pignoni e catene.

Il treno, atto a circolare liberamente per le vie senza il bisogno di binari, può trasportare 10 tonnellate per vettura a una velocità di 7 chilometri all'ora e può superare salite dell'11 per cento.

Automobili al servizio dell'esercito. — Per ordine del Ministero della guerra vennero adibiti al trasporto del pane per i militari di Roma due automobili a vapore, che furono presi in consegna dal distaccamento dei ferrovieri del genio.

Le piattaforme degli automobili verranno utilizzate pel carico del pane. L'automobile è stato costrutto in modo da poter rimorchiare altri carri, nel caso di maggior lavoro, costituendo così una specie di treno circolante senza il bisogno di guidovie.

Questi carri di servizio si recheranno successivamente alle singole caserme seguendo un itinerario prestabilito: faranno il servizio anche pei distaccamenti nell'interno della provincia. Lo scopo di questa istituzione si è quello di studiare se l'automobilismo così applicato risponde economicamente ai bisogni militari.

La carovana Milano-Nizza. — La Giuria della prova motociclistica Milano-Genova-Nizza ha così assegnato i diversi premi di cui il concorso era dotato:

Statua di bronzo del *Petit Niçois* e dell'*Eclaireur* alla Casa Peugeot.

Premio del Touring Club Italiano alla Casa Zédél.

Premio del Moto Club di Nizza alla Casa Türkheimer.

Diploma di medaglie d'oro alle case: Adler, Allright, Dei, Motosacoche, Stucchi, Wanderer.

Diploma d'onore ai motociclisti: Zucchi, Lanfranchi, Altan, Picena, Mazzoleni, Giuppone, Costa, Emanuelli, Beltrandi, Rapella, Lusso, Spadoni, Serati, Brambilla, Sacchi, Tarlarini, Vigorelli, Banfi, Palazzi, Bellorini, Strumia, Dei, Cordero, Bruzzone, Dufaux, Large.

Il risultato della prova di 500 metri, disputatasi ad Oneglia, rimase così definitivamente stabilito:

1° Brambilla in 1,2 $^1/_5$ — 2° Emanuelli — 3° Tarlarini.

La prima linea internazionale di automobili. — Il Governo federale del Canton Ticino ha accordato ad una Società italiana la concessione della prima linea fra Locarno e la linea del Sempione.

L'imperatrice cinese in automobile. — Il progresso, naturalmente, fa la sua strada, tanto più se la percorre in automobile. Anche l'imperatrice della Cina ha abbandonato la gravità propria del protocollo e del cerimoniale del celeste impero per lanciarsi nel movimento. E quale movimento!

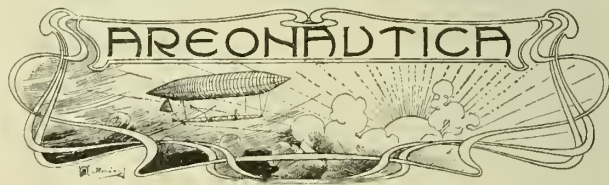
Essa sta per abbandonare l'antica portantina e ha scelto l'automobile. Sedici *teuff-teuff,* ordinati a Berlino, adorni di tutto il lusso possibile, dipinti coi colori del Giallo Impero e portanti il dragone imperiale, giungeranno quanto prima a Pechino. Un gruppo di ingegneri cinesi fu già iniziato nel mestiere di *chauffeur.* Vedrà chi vivrà.

La Cina si muove; addio sedie e portantine!

Pel mondo in bicicletta. — Lo scorso mese è stato di passaggio per Milano il *globe-trotter* ciclista M. Baecker, nativo di Biella, il quale da qualche tempo gira il mondo in bicicletta. Egli ha già percorso il seguente itinerario: Biella, Genova, Marsiglia, Lione, Ginevra, Parigi, Dieppe, Londra, Ostenda, Bruxelles, Charleroi, Rotterdam, Colonia, Münster, Roma, Amburgo, Berlino.

Egli è ripartito per Biella, da dove si rimetterà in viaggio per l Egitto. Il Baecker è intenzionato di portarsi a Saint Louis per l'epoca dell' Esposizione universale.

Le marcie ciclistiche dell'Audax. — L'*Annuario* 1903 del T., nelle notizie sulle associazioni, dicendo dell'Audax italiano, informava che l'idea di riunire un gruppo di ciclisti disciplinandone la marcia con una tabella-orario, nacque a Torino dopo un esperimento di alcuni *routiers* iniziati dai torinesi sigg. Picena e Piacenza; e che spettò poi al cav. Vito Pardo di Roma il compito ed il merito di regolamentare, nella gita Roma-Napoli e nelle successive, la marcia rapida. Ora ci si comunica che l'idea delle marcie con orario e tappe prestabilite fu ideata dal Pardo, che la esperimentò nella marcia Roma-Napoli e Napoli-Roma; e poi, nel settembre 1897, raccolta a Torino, fu con opportune modificazioni attuata nella marcia Torino-Bologna. Nacque allora il proposito, subito effettuato, di costituire un'associazione (l'Audax) fra i partecipanti a siffatte marcie.

Queste spiegazioni, per quel che hanno di sostanzialmente diverso, dedichiamo a quelli cui possono interessare.

Società per la navigazione aerea. — Si è costituita a Milano, una società di navigazione aerea (Società anonima cooperativa a capitale illimitato con azioni da lire 25), la quale ha per iscopo di occuparsi di quanto concerne i progressi dell'aeronautica.

L'atto costitutivo fu rogato dal notaio Federico Guasti.

La società si è subito messa in relazione col capitano Romeo Frassinetti, il cui modello di pallone dirigibile ebbe il premio reale

all'Esposizione di Torino, per provvedere alla costruzione in grande di questo pallone, che rappresenta un vero progresso italiano nell'aeronautica.

Tra gli azionisti della nuova società notiamo: S. A. R. il duca di Genova, S. E. il tenente generale Pedotti, ministro della guerra, S. E. l'on. Luigi Rava, ministro del commercio, il barone Bagatti Valsecchi, presidente del Veloce-Club di Milano, il comm. Federico Johnson, direttore generale del Touring, l'on. Mangiagalli, il commendatore Gondrand, il comm. Edoardo Banfi, ecc., ecc.

Per la costruzione in grande del pallone Frassinetti è preventivata una spesa di circa 150 000 lire; perciò è necessario che tutti gli amici del progresso dell'aeronautica s'affrettino a sottoscrivere azioni della nuova Società di navigazione aerea, alla quale è certamente riservato quello splendido avvenire che noi le auguriamo.

La sera del 28 u. s. fu offerto in Milano, al Caffè Cova, un pranzo al capitano Frassinetti, al quale furono fatti molti brindisi, bene auguranti della sua impresa. Si brindò pure all'avv. Giovanni Bistolfi (direttore della *Lombardia*) che con tanto amore e calore lanciò e sostenne l'idea per la costituzione della Società aeronautica.

Un raid aereo. — L'ingegnere spagnuolo De Urruela, segretario d'ambasciata a Parigi, ha inventato un nuovo tipo di pallone dirigibile pel quale si è assicurato i brevetti di tutte le nazioni. Il nuovo dirigibile ha la forma di fuso e la proprietà di prendere inclinazioni diverse dalla verticale alla orizzontale.

Il De Urruela, nella prossima primavera, tenterà di percorrere a tappe il tragitto Parigi-Madrid.

L'areoplano Wright. — I fratelli americani Wright hanno ottenuto splendidi successi colla loro macchina per volare. In una serie di esperimenti tenutisi a Kitty Hawk (Stati Uniti), col mezzo della nuova macchina uno dei fratelli scese dalla collina di Kill Devil e percorse in piano circa un quarto di miglio, volando all'altezza di circa 20 metri dal suolo, ad una velocità fra i 12 e i 13 chilometri all'ora.

E' sino dal 1900 che i fratelli Wright stanno perfezionando la loro macchina, che è stata costrutta nell'*atelier* di Dayton.

Il concorso di Saint Louis. — Durante l'esposizione universale di Saint Louis avranno luogo importanti concorsi di aereonautica, per i quali sono stabiliti 750 000 franchi di premî.

Le condizioni per poter partecipare alle prove sono molto severe. Anzitutto non si ammetterà nessun concorrente che non provi di aver già fatto un percorso di un miglio e ritorno con una macchina uguale per principio a quella con cui intende partecipare alle gare. La giuria si riserva di escludere quelle macchine che credesse troppo pericolose.

Un premio di 500 000 franchi è offerto per la gara senza limitazioni riguardo alla forza usata o al meccanismo dirigibile.

Ogni pallone dovrà portare almeno una persona.

L'aerodromo, vale a dire la pista dove si effettueranno le esperienze, avrà la forma della lettera L e i suoi limiti saranno segnati da tre palloni frenati: la distanza totale non dovrà superare le 15 miglia e non essere inferiore alle 10.

Il premio spetterà a quel dirigibile che avrà percorso tre volte il circuito, nel tempo minore, e in ogni modo in un tempo non inferiore alle 20 miglia all'ora.

Altri concorsi, ciascuno con 31 000 lire di premio, saranno indetti per provare chi saprà andare più in alto, chi rimarrà più a lungo in aria, chi scenderà più vicino al monumento di Washington in Washington, chi percorrerà la più lunga distanza in una sol volta e in una sola direzione.

Ascensioni a Roma. — La Società aereonautica di Roma ha inaugurato ufficialmente le gite aeree innalzando nell'aria due aereostati. Nel primo presero posto il tenente del genio Ricaldoni, il prof. Helbing e l'ing. Mengarini; nel secondo il tenente Cianetti e i professori Sella e Pochettini. I due aereostati compirono felicemente l'ascensione e discesero l'uno nella località di Massa Forense, tra Forlì e Ravenna; l'altro presso Belforte, tra Urbino e Pesaro.

Nuovi aereostati. — Il rinomato costruttore di palloni Luigi Godard di Parigi ha finito di allestire il nuovo tipo di involucro che dovrà servire per l'aereostato inventato da Henry François e A. Contour. Il pallone ha un diametro di m. 10,80, è lungo 32 m.; ha un volume di 1850 metri cubi, sarà messo in movimento da un motore di 50 cavalli. Le prime esperienze con questa aereonave saranno fatte nella prossima primavera. La navicella porterà tre viaggiatori e 300 chg. di zavorra.

Il peso complessivo del dirigibile, compresi 200 chg. di benzina e 40 chg. di acqua, pesava circa 1500 chg.

Lo stesso costruttore Godard ha subito incominciato la costruzione di un piccolo aereostato di 22 metri di lunghezza, per m. 4,60 di diametro e un volume di 200 metri cubi. Questo nuovo modello sarà pronto fra un mese, le esperienze saranno quindi subito principiate.

Gite e Convegni

Convegni del Touring e Convegni dell'Audax.

Giacchè la chiarezza dei reciproci rapporti fu pur sempre motivo non ultimo pel quale il Touring potè costantemente mantenersi in ottimi rapporti con tutte le istituzioni affini, il Consiglio del Touring credette opportuno in questi giorni di inviare ai propri rappresentanti — i benemeriti Capoconsoli e Consoli — una circolare in cui fa loro presenti alcune considerazioni circa i convegni del T. e dell'Audax, che è bene siano, nella loro sostanza, comunicate a tutti i soci.

E' noto come l'Audax è una associazione fondata in Roma nel 1898 con lo scopo di promuovere e coltivare il turismo sportivo con marcie di resistenza non inferiori a 200 chm., scernendo e riunendo i migliori ciclisti d'Italia. Nel fatto questa società, che conta ora circa 2900 affigliati, raccolse buona parte dei ciclisti, che per un naturale amor proprio di forti *routiers* amarono conquistarsi colla non facile prova dei 200 chm. (che deve compiersi a orario prestabilito, d'ordinario, in 14 a 18 ore) il titolo di *audaces*. Inutile il dire che la gran maggioranza di essi è socia del Touring, ed attivissima socia anzi, perchè formata da ciclisti militanti. Inutile il dire che questa maggioranza ama ed apprezza il Touring, che le fornisce i documenti e la protezione di viaggio, come ama ed apprezza l'Audax, che stringe nella intimità delle fatiche, i manipoli di questi forti che di loro abitudine sono tutti turisti nell'anima, ma, al momento della prova, si mettono a mezzo cammino fra il turista e il corridore di squadra.

* * *

Avvenne che, essendo in auge i Convegni del Touring, vi intervennero dapprima isolatamente soci di esso facenti in pari tempo parte dell'Audax; poi vi intervennero riunendosi a squadre; poi organizzarono convegni propri, facendoli coincidere talora con quelli del T.

E se un tempo ciò non presentò alcun inconveniente, in seguito si dovette avvertire come ciò non potesse continuare. E' bene chiarire perchè il Consiglio del T. ritenga ora opportuno, in massima, che le due istituzioni tengano convegni separati.

In primo luogo, i rapporti finanziari, nei Convegni, sono assai difficili da regolare. I Convegni del T. sono finanziariamente basati su oblazioni volontarie locali, su contributi di enti locali, sulle quote personali degli intervenuti e talora, per Convegni Generali, sul contributo, per quanto esiguo, alle spese di propaganda colla stampa, da parte della Sede Centrale del T. Sostanzialmente sono dunque i Consolati che pensano a tutta la parte materiale, e torna a non piccola lode per essi l'aver potuto onorevolmente trarsi d'impaccio fin qui, poichè è bene notare che pochissimi Convegni diedero luogo a serî reclami. Ciò si spiega col fatto che l'affiatamento fra i Consoli è perfetto, il loro spirito di abnegazione completo. La conoscenza profonda dell'ambiente locale suggerisce d'altronde loro il momento opportuno per rivolgersi agli enti interessati per i sussidi materiali o morali.

Orbene, volere che tutta questa preparazione si faccia in duplo, mettendo i Consolati in rapporti sempre finanziariamente difficili, talora anche difficili personalmente, coi rappresentanti di un'altra associazione, colla quale non si può talora accordarsi sulle epoche, sulla forma, sulle cerimonie, ecc., è cosa che nella pratica si rivelò fonte di tanti inconvenienti, che è assai meglio sopprimere ogni possibilità di essi, evitando la concomitanza di Convegni delle due Associazioni.

E un altro motivo fa ritenere al T. opportuno che la concomitanza sia, in massima, evitata ed è in ordine al programma tutto diverso delle due Associazioni.

Mentre l'A., per statuto e di fatto, si propone lo sviluppo del turismo sportivo col solo mezzo di rapide marcie in bicicletta, come sopra fu detto, le quali si risolvono in una selezione dei ciclisti più forti fisicamente, il T. a sviluppare il turismo in generale (e non soltanto ciclistico) ha, per statuto, assegnati mezzi molteplici, che mette effettivamente in atto. I principali di questi mezzi sono: pubblicazioni di indole geografica o turistica e di una *Rivista*, istituzione di rappresentanti per fornire ai soci informazioni e assistenza, studî di manutenzione stradale, formazione di itinerari ai turisti, istituzione di soccorsi medici, di cassette di riparazione per le macchine, di indicazioni stradali itinerarie o di pericoli e divieti, aiuti legali ai soci, facilitazione di alberghi, di riparatori, trattative con società ferroviarie e di navigazione, colla dogana, colle autorità in genere, colle associazioni congeneri estere, ecc.

Per tutti questi mezzi di attività, che il T. effettivamente va sviluppando, i Convegni suoi — che il Consiglio ritiene però troppo numerosi — si sono andati mano mano trasformando. Essi, nei casi migliori e tipici s'andarono anche affinando, se ci si permette questa parola, coll'elevarsi ed allargarsi del loro campo d'azione morale. Le questioni trattate dal Touring, in tanti ambienti diversi, gli hanno creato contatti e simpatie e rispetto e considerazione in così ragguardevoli ordine di persone, che esso deve tenerne conto, e si comprende perciò come la fisionomia esclusivamente ciclistica d'un tempo si sia venuta mutando in una più comprensiva fisionomia turistica.

Negli allegri banchetti dei Convegni d'oggi, si odono talora brindisi che, detti altrove, potrebbero anche foggiarsi a discorsi, brindisi i quali inneggiano a quell'ideale movimento turistico — comunque compiuto — da cui gioventù, età matura, vecchiaia, possono trarre sempre ispirazioni a grandi pensieri nei campi fecondi del sentimento patrio, scovata e ammirata dappertutto, della storia dei monumenti e dei luoghi, dell'alto concetto personale e del Paese dovuto alla conoscenza d'esso, mediante l'energia di ciascuno e i contatti frequenti coi vicini d'oltre Alpi.

E' dunque bene che i Convegni del Touring si facciano anche più di rado, separati e a date diverse da quelli dell'Audax. Gli stessi concorrenti degli uni andranno in parte poi agli altri con pari entusiasmo, ma sapendo che nell'un caso è il Touring che li chiama per gli ideali proprî, e nell'altro è l'Audax che li convoca per i suoi speciali scopi. Tale un cittadino successivamente può trovarsi in due ambienti amici, ma diversi, in ciascuno dei quali esplica una diversa forma del suo civismo. Così appunto questo stesso numero della *Rivista* contiene un appello del T. per la Società degli Alpinisti Tridentini, come già ne facemmo un tempo per la Dante Alighieri, come ci occupammo più volte con doverosa ed amichevole deferenza del Club Alpino Italiano, e, con grande simpatia, dell'Audax stesso.

Ma nessuna di queste Associazioni può voler rinunciare a una parte delle proprie caratteristiche per sovrapposizione di caratteristiche delle altre. Alleanza ed amicizia non vogliono dire confusione e così dev'essere delle caratteristiche dell'Audax e del Touring, anche nella manifestazione dei Convegni.

Convegno del Touring a Cagliari.

(30 aprile e 1 e 2 maggio).

Nel Congresso del Touring (così bene riuscito, e di cui abbiamo dato notizia a suo tempo nella *Rivista*) tenutosi l'anno scorso a Nuoro, si decise che il secondo Congresso turistico sardo sarebbe stato tenuto, nel 1904, a Cagliari.

Siamo ora lieti di annunciare che la data di questo nuovo Congresso, che si presenta sotto i migliori auspici, è fissata per i giorni 30 aprile, 1 e 2 maggio p. v., per farla coincidere colle tradizionali feste di Sant'Efisio, che richiamano a Cagliari, da tutte le parti dell'isola, schiere di popolani nei loro pittoreschi costumi.

Si avranno in quell'occasione: ricevimento da parte delle autorità; pranzo sociale al Giardino pubblico; gita alle Saline di San Bartolomeo ed al Semaforo di Sant'Elia; colazione in riva al mare; gite nei comuni vicini a Cagliari, con visita agli stabilimenti vinicoli; gara isolana di tiro a segno.

Verrà inaugurata la bandiera del Consolato cagliaritano del Touring, che è presieduto dal bravo ed infaticabile capo-console L. Casotti.

Le ferrovie sarde accorderanno lo sconto del 50 %.

Crediamo che ben difficilmente si possa offrire agli Italiani del continente un'occasione più propizia per salutare i fratelli sardi, e conoscere quell'isola che ha tanto diritto di essere da noi tutti conosciuta, e perciò amata.

Daremo nel prossimo numero maggiori particolari del programma.

Convegno turistico alla Spezia.

(Aprile).

In giorno non ancora fissato, ma, secondo tutte le probabilità, il giorno 23 del prossimo aprile, avrà luogo alla Spezia un grande convegno turistico, in occasione del varo della nave *Regina Elena*.

Alla buona riuscita del convegno, che si preannuncia interessante ed originale, lavorano con zelo quel capoconsole signor Alfredo Fanfani, coadiuvato dai consoli signori Carletti, Corio (presidente del Club Spezia), Paganini e Profumo. Daremo maggiori particolari nel numero venturo.

Gita al Montenegro.

Le inscrizioni per la gita al Montenegro (indetta dal Consolato di Roma) si apriranno il 20 marzo, si chiuderanno il 31 maggio. Dirigersi al Rag. Fernando Trasatti, via Nazionale, 172, Roma. Spesa presunta per chi parte da Roma, L. 250; da Bari, L. 200. — Al numero venturo maggiori particolari.

Convegno internazionale ciclo-automobilistico a Genova.

(22-23 maggio).

La società ginnastica ligure C. Colombo, aderenti le società Veloce-Sport, sezione Audax di Genova, Club Costanza, società Nicolò Barabino, sezione Audax di Sampierdarena, Club Doria Struppa presso Genova, ha indetto un convegno internazionale ciclo-automobilistico da tenersi in Genova nei giorni 22-23 maggio venturo. Le numerose adesioni assicurano a questo avvenimento sportivo esito felice.

Il Comitato è così costituito:

Presidente: il prof. cav. Giuseppe Oberti, presidente della Colombo; vice-presidenti: M. Picasso, della Colombo, A. Prada, del Veloce-Sport; direttori tecnici: C. Agnelli, della Colombo, A. De Barbieri; segretario: Descalzi, della Colombo; vice-segretario: E. Viarengo, di Sampierdarena.

La Direzione del Touring, appoggiando la bella iniziativa della Colombo, aderendo all'invito della Presidenza, nominava a rappresentarla in seno al Comitato il capoconsole cav. G. Coltelletti, ed i consoli De Barbieri e Prada.

Il Comitato, intanto, per dare all'avvenimento sportivo maggior solennità, bandiva due concorsi, uno per un bozzetto di distintivo da coniarsi in metallo, da assegnarsi a convenuti; un altro per un bozzetto di una cartolina illustrata commemorativa, con premi in medaglie d'oro, argento, bronzo.

Una speciale circolare si sta diramando dal Comitato a tutto il Corpo Consolare d'Italia del T. ed alle società sportive.

AGNONE (Campobasso). — Avrà luogo in Agnone un convegno turistico nei giorni 14, 15, 16 luglio. Ai prossimi numeri maggiori particolari.

TREVISO. — Il console sig. Tullio Feretto sta organizzando un convegno turistico per il prossimo maggio. Al prossimo numero maggiori particolari.

Società turistiche.

BUDAPEST. — Si è costituito a Budapest il Magyar Touring Club, al quale mandiamo i più vivi e sinceri auguri di prosperità. Il Magyar Touring Club ci ha subito gentilmente esternato il desiderio di entrare in amichevoli relazioni col Touring Club Italiano; del che ci dichiariamo lieti e gratissimi.

MASSAUA. — Dopo varî tentativi non riusciti, s'è potuto finalmente costituire a Massaua un Club sportivo, i cui membri sono quasi tutti soci del Touring. Presidente del nuovo sodalizio, al quale auguriamo ogni prosperità, è il signor Ugo Rossi.

MILANO. — In Milano, via Francesco Sforza, 1, si è costituita una nuova società filosportiva che porta il nome Pro Salute; avente per scopo il turismo nelle sue diverse manifestazioni.

Il Consiglio direttivo della nuova società è così costituito: Marangoni Anacleto, presidente; Perini Romolo, segretario; Gallini Ettore, cassiere; Vittoni A., Fuse G., Omini G., Bianchi C., Mauri O., consiglieri.

VITTORIO (Treviso). — Si è qui costituita una società che assunse il titolo di Club Sportivo Vittorio, collo scopo di sviluppare in questa città lo *sport* in tutte le sue più civili manifestazioni. I soci della sezione ciclistica di detta società sono quasi tutti anche soci del Touring, al cui programma il nuovo sodalizio (che ha per presidente il signor Santino Castani) s'ispira. Augurî di prosperità.

Amato Amati, *Confini e toponomastica della Venezia Giulia;* Milano, Tipografia Rebeschini, 1904.

Il prof. Amato Amati continuando, con indomita perseveranza, la sua propaganda per lo studio della geografia italiana (specialmente per quanto riguarda le regioni italiane disgiunte dal regno), nella seduta del 14 gennaio u. s. del R. Istituto di scienze e lettere, ruppe un'altra lancia in favore della sua patriottica idea; e insistè specialmente sulla neccessità di avere grande cura della toponomastica, per evitare che, nella Venezia Tridentina e nella Venezia Giulia, ai nomi originari italiani si vadano sostituendo i nomi tedeschi o slavi.

A questo proposito ricordiamo che, in una recente seduta del Comitato di Milano della Dante Alighieri, l'avv. Riccardo Fabris (appoggiato dal presidente prof. Giovanni Celoria e dal prof. Ottone Brentari), propose che, d'accordo coll'Istituto Lombardo, col Touring, col Circolo Trentino, si costituisse una commissione incaricata della compilazione di un dizionario corografico delle Venezie; e ricordiamo pure che, quanto riguarda il Trentino, un simile progetto è stato lanciato dalla nuova società " Rododendro „ di Trento.

P. Stoppani, *Come d'autunno;* Milano, L. F. Cogliati, 1903 (pagine 294; L. 4).

Con questo titolo il giovane sacerdote lombardo, degno nipote del suo illustre zio Antonio, raccoglie varî suoi scritti, alcuni dei quali interessano anche noi. Per non parlare di " Una visita allo Spielberg „ che ci descrive l'orrida fortezza (ora caserma) in cui languì Silvio Pellico, nè dello scritto " La casa di Lucia „ in cui l'autore parla dei paesi descritti da Alessandro Manzoni nei " Promessi Sposi, „ ricorderemo " Un'ascensione al Monte Rosa „ e " Sull'Etna; „ descrizioni delle salite a monti tanto diversi, fatte con profondo e serio sentimento della montagna, e fatte da un alpinista che non solo sa godere l'insuperabile voluttà del monte, ma anche sa trasfonderla in chi legge le sue pagine. Il libro è adorno di parecchie illustrazioni, alcune delle quali sono veramente belle.

Prof. Rodolfo Namias, *Galvanostegia, Galvanoplastica e Fotogalvanoplastica, Ossidazione coloraz̄ione chimica e verniciatura dei metalli;* Milano, *Progresso Fotografico*, 1904 (pagina 86; L. 2).

Questo volume contiene la descrizione di apparecchi, processi e ricette studiate scientificamente e praticamente nel laboratorio chimico dell'autore, che congiungono alla massima semplicità la sicurezza dell'esito. La parte che riguarda la nichelatura galvanica e la galvanostegia in genere può interessare molto i fabbricanti o riparatori di biciclette e automobili. Prezzo L. 2. Edito dal periodico il *Progresso Fotografico*, via Boccaccio, 27, Milano.

Prof. Rodolfo Namias, *La fotografia ordinaria e ortocromatica in luoghi aperti. In campagna, in montagna, al mare;* Milano, *Progresso Fotografico*, 1904 (pag. 80; L. 1,50).

Contiene le norme più importanti pel dilettante turista o escursionista che vuole nelle sue fotografie fedeltà ed arte. Prezzo L. 1,50. Edito dal periodico *Il Progresso Fotografico*, via Boccaccio 27, Milano.

L'Italia, *Guida-almanacco per l'anno 1904;* San Francisco di California, Almagià, Patrizi e C., 1904 (pag. 100).

L'Italia, è il più grande giornale italiano che si pubblichi negli Stati Uniti; il solo che si abbia ogni giorno in otto pagine con illustrazioni. Esso offre regolarmente una cronaca completa del regno d'Italia, della Venezia Tridentina e Venezia Giulia, del Canton Ticino. A capo d'anno pubblicò questa strenna, ricchissima di notizie, e riboccante di sentimento patriottico. Due intere pagine sono dedicate a notizie sul Touring Club Italiano, che ha sempre trovato nell'*Italia* un notevole e gradito appoggio. Ringraziamo vivamente.

Giornali e Riviste.

Ringraziamo i seguenti signori per l'invio fattoci di *Annuar* e di *Riviste* arretrate:

Avogadro di Cerrione conte Alessandro, Torino; Marelli Alberto, Desio; Formenti Emilio, Muzza Piacentina; Losio dott. Scipione, Milano; avv. Gopcevich Giorgio, Padova; Lepri marchese Luigi, Roma.

Libri nuovi.

Giulio Erpianis, *I banditi di Kailas.* Avventure nell'India settentrionale; Torino, Giulio Speirani e Figli, 1903 (pag. 200; L. 2).

Alfredo Grilli, *Modigliana*, Ode; Imola, tipografia Paolo Galeati, (pag. 20).

Ing. Alfredo Meucci, *Elenco e Cenni descrittivi delle strade provinciali di Siena, considerate al 1° gennaio 1904;* Siena, L. Lazzeri, 1903 (pag. 60).

Automobile Club de France, *Concours International d'Accumulateurs;* Rapport juin, décembre 1899; Paris, imprimerie Generale Lahure, 1900 (pag. 109).

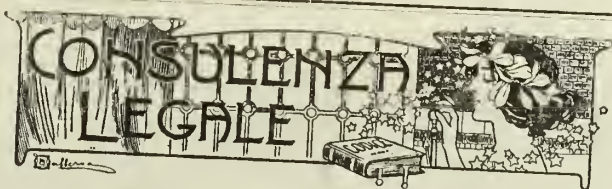
Cours de Voitures Automobiles organisée par l'Automobile Club de France; Publications du journal *Le Génie Civil*, 1896; Paris (pag. 71).

Deuxième Concours des Poids Lourds; Versailles, 1898-1899; Paris (pag. 127).

Concours des voitures de place automobiles; Paris, 1898 (pag. 136).

Cap. Annibale Emilio Angherà, *Il ciclismo nella difesa nazionale;* Roma, 1904 (pag. 35).

Luigi Formenti, *Chiesa dell'Incoronata*; Lodi 1904.

Den Danske Turistforenings, *Annuario 1904;* Copenhagen, 1904. I Kommission hos Universitet-bochandler G. E. C. Gad (pag. 104).

GIUDICATI TURISTICI.

Velocipedi, non uso e mancanza di targhetta

" Non può essere ritenuto responsabile di contravvenzione alla legge sui velocipedi per mancanza della prescritta targhetta colui il quale conduce a mano un velocipede che non sia in condizione di potersi usare senza le occorrenti riparazioni „. Ecco l'importante sentenza della Corte Suprema:

R. CORTE DI CASSAZIONE PENALE.

Sezione 1ª — Udienza 15 dicembre 1903. — Ric. Buldrini (avv. Escobedo).

Buldrini Armando, sorpreso nel 13 agosto 1903 in Bologna nell'atto in cui conduceva a mano una bicicletta dall' artefice per farle gonfiare le gomme, conformemente ad ordini avuti dal padrone Buonfigli Gaetano, ebbe constatata la contravvenzione di cui agli art. 5 e 11 della legge sui velocipedi.

Condannato il Buldrini dal Pretore Urbano del luogo, con sentenza del 28 successivo mese di settembre, all'ammenda di L. 20, ha prodotto ricorso con la presentazione di due motivi, uno principale e un altro aggiunto.

Con questi motivi rileva il Buldrini che, appartenendo la bicicletta al suo padrone Buonfigli, per ordine dello stesso avuto, la conduceva

dall'artefice per la gonfiatura delle gomme. Ciò posto, rileva che, trattandosi della esecuzione di un incarico, non doveva preoccuparsi se il suo padrone, proprietario o possessore di velocipedi avesse pagata la tassa e ritirato il contrassegno; se nelle contravvenzioni, continua a dire, ciascuno deve rispondere della propria azione od omissione, non poteva essere egli punito, perchè l'azione che commetteva e la mancanza della targhetta comprovante la tassa pagata, erano due estremi che avrebbero, tutt'al più, resa punibile la contravvenzione a carico del Buonfigli.

Per ultimo, a stabilire la esclusione della contravvenzione, parla della impossibilità di potere essere usata la bicicletta per la gomme che non aveva gonfie.

Considerato, che, senza entrare nello esame della responsabilità o meno del Buldrini, che agiva inconsciamente per la esecuzione di ordine ricevuto del padrone, a ritenere la inesistenza della contravvenzione basta porre mente che la bicicletta non poteva esercitare il suo ufficio stante la imperfezione delle gomme.

Il divieto sta per l'uso dei velocipedi; quando quest' uso non può farsi per la mancanza dell'occorrente per il suo funzionamento, il divieto addiviene improduttivo di efficacia giuridica.

Per questi motivi la C. S. cassa senza rinvio per inesistenza di reato.

Automobili, irresponsabilità del proprietario

« Il proprietario di un automobile non può rispondere per il fatto e colpa del suo meccanico, se egli, perchè assente, non poteva impedire colla sua diligenza il fatto che diede luogo alla contravvenzione ».

Ecco il motivato della chiara sentenza:

Udienza del 16 gennaio 1904. — Pretore Urbano (avv. Severgnini). — Processo ing. Attilio Bossi, difesa (avv. Agrati).

Dalle risultanze del processo venne accertato che il 15 novembre 1903, quando il Delegato Municipale di Affori avvertiva il passaggio a corsa veloce e pericolosa per la Via Roma d'Affori dell' automobile segnato col N. 173, l'imputato ing. Bossi Attilio si trovava a Milano. Il Delegato non si curò di por mente a chi guidava la vettura e ritenne che bastasse soltanto il rilievo del numero a giustificare un verbale di contravvenzione. L'ing. Bossi forniva la prova che l'automobile N. 173, di sua proprietà, guidato dallo *chauffeur* Casartelli Antonio, passava il 15 novembre per Affori portando varie persone della famiglia di esso Bossi; sostenne che la corsa per le vie d'Affori non poteva essere veloce sia perchè sulla vettura si trovavano molte persone, e tra queste delle bambine, e perchè il manovratore aveva messa la macchina alla velocità solita a mantenersi nell'abitato.

A sua volta il Delegato deponeva che la velocità era superiore a quella prescritta dal Regolamento, esprimendo così un suo giudizio non confortato da qualsiasi prova. Essendo poi il teste Casartelli Antonio, *chauffeur* alle dipendenze dell'ing. Bossi, venuto a dire che esso guidava la vettura N. 173, il Pubblico Ministero chiese che al Casartelli fosse esteso il procedimento penale.

Accertate così le circostanze di fatto e ritenuto accertato che il Bossi il 15 novembre u. s. si trovava a Milano quando l' automobile N. 173 passava per Affori, devesi senz'altro assolvere per non aver preso parte alla contravvenzione ascrittagli. Poichè non si potrebbe con giuridica influenza sostenere che il Bossi debba rispondere a termini dell'art. 60 Codice Penale, che dispone come nelle contravvenzioni commesse da chi è soggetto all'altrui direzione, autorità o vigilanza, la pena, oltre alla persona subordinata, si applica anche alla persona rivestita dell'autorità od incaricata della direzione o vigilanza; l'articolo soggiunge: « Se trattasi di contravvenzioni che la persona era tenuta a far osservare e se la contravvenzione poteva essere impedita dalla sua diligenza ». Ora l'imputato, stando a Milano, non era certo in condizione di poter impedire la contravvenzione; l'art. 60 Codice Penale sarebbe stato applicabile nell'ipotesi che il Bossi si fosse trovato sulla vettura guidata dallo *chauffeur*.

L' opporre che, adottando simile interpretazione, gli automobilisti potranno facilmente sottrarsi alle penalità della legge, che volle limitare nell'interesse dell'incolumità pubblica la corsa pericolosa, poichè è molto difficile che gli agenti possano identificare la persona che guida l' automobile, dovendosi per necessità appagare al rilievo del numero, è soltanto addurre un inconveniente ed un argomento che può esercitare ben poca influenza sul giudizio del magistrato che, in mancanza di disposizioni speciali della materia, deve applicare i principî generali sulla penale responsabilità.

Ritenuto invece che non è da accogliersi l'istanza con cui il Pubblico Ministero chiese che sia esteso il procedimento al teste Casartelli Antonio che guidò l'automobile il 15 novembre per le vie d'Affori; se, attesa la decisione alla quale si concluse nei confronti dell'ing. Bossi, il Pretore non ha dovuto procedere all'indagine sull'estrema della contravvenzione, se cioè la corsa fosse o meno regolamentare, tenendo presente però le incerte risultanze di verbale contestate dal concorde deposto dei testi a difesa contraddicenti le affermazioni del Delegato, non si ravvisa nè opportuno, nè consentaneo all'economia dei giudizi, estendere il procedimento al Casartelli Antonio.

Per questi motivi

Giudica assolversi l' ing. Attilio Bossi per non avere preso parte alla contravvenzione ascrittagli.

POSTA LEGALE.

CORSA PERICOLOSA E DIVIETO DI CIRCOLAZIONE.

Signor Pederzoli, Verona. — L'articolo 46 del Regolamento automobilistico non contempla un capo di imputazione, ma le penalità che nei casi diversi dovranno applicarsi. Dall' imputazione di corsa pericolosa ella potrà facilmente scolparsi producendo i testimoni che ella dice di avere. Quanto alla seconda riguardante l'obbligo di discendere dal velocipede (nel caso suo dalla motocicletta) e di condurlo a mano ad ogni invito degli agenti pubblici, bisognerebbe che ella potesse provare, per mezzo di altri testimoni, che ha sempre aderito all'invito delle guardie di discendere dalla motocicletta, che se poi si è rifiutato di condurre la macchina a mano ed è risalito in sella, lo ha fatto unicamente perchè nel caso pratico la circolazione sulla motocicletta non rappresentava nessun pericolo per le persone o per le cose. Non le nascondo però che, data l'esistenza di una ordinanza del Municipio di Valdagno colla quale si vieta la circolazione delle motociclette per tutto il territorio del paese, ella sarebbe ugualmente condannato, a meno che non le riesca di ottenere dal Pretore il riconoscimento dell' incostituzionalità di tale ordinanza municipale, essendo essa evidentemente assurda ed in contraddizione coll'art. 5 del Regolamento sui velocipedi.

CERTIFICATO DI DENUNZIA.

Signor Baffa, Como. — Se erano trascorsi i quindici giorni dalla data del certificato di denuncia, ella doveva provvedersi di un nuovo certificato col quale avrebbe potuto circolare per altri quindici giorni. Avendo ella trascurato di provvedersene, dovrà ora per il meglio fare l'oblazione richiestale, tanto più che ella denunciò la bicicletta in dicembre e a rigore avrebbe dovuto pagare la tassa dell' annualità 1903.

CONTRAVVENZIONE CICLISTICA.

Signor Brusa, Console di Arcisate. — La contravvenzione elevata a di lei carico parmi giusta e regolare. Perchè la circolazione di un velocipede sia legittima, occorre o che esso sia munito del contrassegno o che chi lo monta, anche se non ne sia il proprietario, sia almeno prov visto del certificato di denuncia. Nella fattispecie ella non avrebbe per corso che un tratto di poche centinaia di metri colla bicicletta dell'amic suo sfornita di contrassegno, e proprio in quel breve tratto le è stat elevata la contravvenzione; sarà una fatalità, ma non per questo è men legittimo l'operato degli agenti comunali di Varese. Veda quindi, per i meglio, di definire in via amministrativa la contravvenzione.

APPLICAZIONE DEL CONTRASSEGNO. RIFIUTO LEGITTIMO.

Signor Nuzzi, Console di Formia. — La legge determina tassativa mente la parte del velocipede sulla quale deve essere applicato il con trassegno, e cioè il tubo anteriore del telaio del velocipede. Sicchè perfettamente regolare il rifiuto da parte di codesto verificatore dei pes e misure di applicare la targhetta in altra parte del velocipede stess per quanto parte essenziale ed in vista. Nessuna circolare ha, a mi sapere, annullata questa chiara disposizione di legge.

RICORSO IN CASSAZIONE.

Signor Carlotti, Spezia. — Parmi che gli agenti avrebbero dovut elevare la contravvenzione a chi conduceva la bicicletta e non a le proprietario. Non posso però, coi pochi dati fornitimi, richiedere al Co siglio del Touring di assumersi le spese del di Lei ricorso in Cass zione: come già più volte avvertito nella *Rivista*, occorre che i so che richiedono l'appoggio del Touring in tali ricorsi mi facciano pe venire copia della sentenza onde io possa esaminarne il motivato e pr porre, con conoscenza di causa, alla Direzione il da farsi. Qualora el credesse ricorrere, invii la copia della sentenza e intanto per non l sciare scadere i termini, faccia le pratiche di legge per conservare diritto: appena ricevuta la sentenza le saprò dire se il Touring p assumersi la di lei difesa in Cassazione, nell'interesse generale dei so

Il Capo consulente legale

AVV. CESARE AGRATI.

Ai detentori del trittico automobilistico svizzero, ra comandiamo vivamente di non trascurare di far comprovare da Dogana elvetica, entro sei mesi dalla prima entrata, la riespor zione della macchina e il rilascio del volante n. 2, se vuolsi e tare il pagamento del dazio, siccome accade recentemente a qu cuno dei nostri soci, cui non valse il far diversamente constata anche con certificati consolari, l'avvenuta riesportazione. La I gana svizzera su ciò si è mostrata inflessibile, nonostante le ripet pratiche del T. C. I. in favore dei soci. Per cui avviso a cui toc

Dogana austriaca. — Torniamo a raccomandare vivame ai nostri soci in possesso della *tessera speciale* del T. C. I. per troduzione temporanea di velocipedi ed automobili in Austria, curare che la riesportazione da effettuarsi nel limite di tempo cesso (ordinariamente è di un mese) venga attestata dalla Dog di uscita, la quale deve ritirare il *recapito di prenotazione* ed porre il visto di scarico sul polizzino della *tessera speciale*.

Quando queste formalità, che sono pur semplici, non veng adempiute, i soci inadempienti tengano ben fermo che è in scrivere al T. — per spiegare che le loro macchine sono in Itali e fargli tenere dichiarazioni sindacali o consolari. Le dogane li riconoscono in nessun modo, ed esigono *inesorabilmente* il p mento del dazio. Lo ricordino bene i negligenti! Costa tanto essere ossequienti alle disposizioni, che proprio non comprendi come essi possano procurare tante noie a sè medesimi e al T dannoso perditempo, oltre all'obbligo che a questo incombe di gere il dazio.

DI QUA E DI LÀ

LA MONTAGNOLA. — L'Esposizione di Bologna, di cui parliamo a pag. 88, verrà tenuta sulla famosa Montagnola.

Crediamo qui opportuno ricordare che il cardinale Bertrando del Poggetto, che nel 1327 prendeva possesso di Bologna in nome del papa, nel 1330 faceva cominciare presso Porta Galliera i lavori d'un castello, con mura merlate, torrioni, fossa; ma il castello non era ancora compiuto quando i Bolognesi, temendo i danni che quel castello avrebbe potuto arrecare alla libertà cittadina, nel 1334, capitanati da Brandoligi Gozzadini, fecero fuggire il legato pontificio Bertrando del Poggetto, e invaso il castello, lo distrussero dalle fondamenta, non lasciandone pietra sopra pietra.

Nel 1404 un nuovo legato pontificio, Baldassarre Cossa, poneva la prima pietra d'un secondo castello, che fu detto della *Verda*; e questo castello fu distrutto nel 1411 dai popolani insorti, capitanati da Piero Cassolini.

La repubblica bolognese durò poco; papa Giovanni XXIII riebbe la città; e nel 1414 ordinò l'erezione d'un terzo castello... che nel 1416 fu distrutto dal popolo bolognese, nel quale pare fosse ormai tradizionale l'odio per i castelli.

Papa Eugenio IV, nel 1435, fece erigere un quarto castello, che fu demolito dai Bolognesi nel 1443.

Nel 1503 papa Giulio II poneva la prima pietra d'un quinto castello, più bello ed ampio di tutti i precedenti; ma anch'esso durò ben poco; chè nel 1511 fu distrutto dal popolo. Di esso resta un rudere presso la Porta Galliera.

Ebbene; tutti i cronisti bolognesi, dall'anno millecinquecento in avanti, sono concordi nell'affermare che la Montagnola è formata per intero con le rovine dei castelli distrutti; e l'epigrafe (di Gino Rocchi), nell'attico del corpo centrale del portico che sostiene la Montagnola, dice testualmente queste parole:

Sorgono queste logge — su le ruine — della Rocca di Galliera — cinque volte levata — contro la libertà bolognese — cinque volte dal popolo atterrata.

Dal 1575 in avanti tutti i rottami delle fabbriche furono, per ordine pubblico, portati sulla Montagnola, la quale andò così aumentando sempre più, e nel 1626 cominciò a venire adibita a pubblico passeggio, che fu descritto da Jacopo Taruffi nel poemetto *Montagnola di Bologna* (Bologna, 1780). Il pubblico giardino fu ingrandito nel 1805 per ordine di Napoleone I.

Le scalee della Montagnola.

La Montagnola è celebre anche per il combattimento dell'8 agosto 1848, nel quale i Bolognesi vinsero e cacciarono gli Austriaci.

I lavori della Montagnola dal lato di Via della Indipendenza furono cominciati nel 1893, secondo il progetto dell'architetto Azzolini e dell'ingegnere Muggia.

La fontana della Montagnola.

Le testate a nord del porticato sulla Via dell'Indipendenza (lungo m. 141), ed a sud del porticato sulla strada di circonvallazione (m. 34,71) limitano la fronte delle scalee. Queste comprendono una prima gradinata larga 12 metri, che mette ad un ripiano su cui sorge una artistica fontana (dello scultore Diego Sarti), che rappresenta un cavallo

marino che trasporta una ninfa che è assalita da una piovra. Ai lati della fontana sono due bassorilieri allegorici, *Bononia docet* dello scultore Colombarini, e *Bononia libertas* dello scultore Sabbioni.

Nel piazzale circolare della Montagnola venne collocata la bella fontana dello scultore Sarti, che nel 1888, al tempo dell'Esposizione regionale, decorava il Giardino Margherita (Vedi: Patrizio Patrizi, *La Montagnola di Bologna*; Bologna, Società Tipografica, 1896).

IL CASTELLO DI BRESCIA. — Il Castello di Brescia (intorno al quale sta sorgendo l'Esposizione provinciale), sorge sulla vetta del colle Cidneo, a m. 245 sul mare, di fronte alla vasta pianura padana, che le si distende davanti in un ampio, stupendo panorama. Fu lì il germe della vecchia gloriosa città; di lassù i prischi Cenomani scesero ad allargare la città verso il piede del colle e verso la pianura. Durante tutto il medioevo fu un forte propugnacolo, invincibile dai mezzi di guerra allora in uso; e di quell'epoca conserva ancora grosse mura, angoli massicci, torrioni rotondi. Dopo la scoperta della polvere, e col perfezionarsi delle artiglierie, andò sempre più perdendo d'importanza. Dopo la battaglia di Maclodio, vinta nel 1426 dal conte di Carmagnola capitano generale dei Veneziani, sulle torri del Castello bresciano cominciò a sventolare lo stendardo col leone di San Marco; e, salva la breve interruzione dal 1509 al 1516 (durante cui su quelle torri sventolarono bandiere francesi e spagnuole), da quel castello Venezia, sino al 1797, mitemente dominò la città, che, dopo la nuova parentesi francese, nel 1814 passò all'Austria; ed è appunto dagli spalti di questo castello che il generale Haynau, durante le dieci eroiche giornate del 1849, bombardò spietatamente la città. Dal 1849 al 1859 gli Austriaci tennero sempre nel castello buon nerbo di truppe, ed i cannoni sempre volti verso la città. Liberata questa, il governo nazionale disarmò il castello, trasformandolo in carcere militare. Dagli spalti, ridotti ad uno dei più ameni passeggi pubblici che possa vantare l'Italia, si domina un grandioso panorama sulla « ampia distesa del lombardo piano », e sui colli sui quali si decisero col sangue le sorti della nazione.

Il Castello di Brescia sul Cidneo.

IL SANTUARIO DI SARONNO. — Presso Saronno (unito alla borgata da un quadruplice viale di platani) sorge il celebre Santuario della B. V. de' Miracoli, la cui costruzione venne cominciata nel 1498 su disegni di Pietro dall'Orto, variata poi da Paolo Porta, specialmente per quanto riguarda la cupola. In questa Gaudenzio Ferrari, il sommo e soave pittore novarese, creò col suo magico pennello le gerarchie celesti dagli angeli, arcangeli, troni, dominazioni, che cantano osanna a Dio (simbolizzato nel sommo della cupola) con tale sincerità di espressioni, con tale forza di colorito, correttezza di disegno e luminosità di effetti, da far sembrare quella cupola un brano del Paradiso dantesco interpretato colla pittura.

La cupola di Saronno deve venire considerata come una delle opere più perfette create in Italia nel secolo d'oro della pittura.

Ora il conte Enrico Scapinelli, sottoprefetto di Gallarate (dal cui circondario dipende il mandamento di Sa-

ronno), dirama una circolare, la quale dice fra le altre cose: « E' purtroppo noto, anche perchè se ne sono interessati i giornali, come la cupola del Santuario della B. V. dei miracoli di Saronno, monumento nazionale, trovisi in condizioni così deteriorate da esser già non poco danneggiati gli affreschi di Gaudenzio Ferrari che ne adornano l'interno e che sono opere splendide ed invidiate d'arte.

« Allo scopo di provvedere ai necessari ed urgenti restauri si è costituito un Comitato, il quale ha deliberato, tra l'altro, di rivolgersi alla stampa per ottenerne l'efficace cooperazione mediante una pubblica sottoscrizione ».

Auguriamo che l'appello non resti inesaudito, e che tutti concorrano, nei limiti delle loro forze, a salvare all'Italia il grande tesoro artistico che ha reso celebre nel mondo il Santuario di Saronno.

E poichè siamo nel campo degli augurî, auguriamo anche che il Governo (che, a quanto pare, è disposto a fare qualche cosa per Saronno) trovi i fondi ed i mezzi per salvaguardare altri nostri artistici tesori pericolanti, i quali rappresentano una vera e prima ricchezza, perchè numerosi stranieri vengono in Italia non solo perchè il nostro cielo è bello e la nostra terra feconda, ma per ammirare i meravigliosi prodotti dell'ingegno italiano.

Le fotografie dell'Abbazia di Altacomba (*Rivista* di gennaio pag. 25) e della Certosa di Grenoble (*Rivista* di febbraio, pag. 59) ci vennero favorite dal loro autore, signor Luigi Adriano di Chambéry.

Comunicati e notizie del Touring

Deliberazioni del Consiglio.

In sue recenti sedute, il Consiglio del C. I. ebbe fra l'altro ad occuparsi delle:

TASSE CICLISTICHE

Riferendosi all'annuncio di una imminente presentazione, da parte del Governo, di un disegno di legge per modificazioni alla tassa sui velocipedi — nel senso che accoglierebbe la proposta dal Touring avanzata or son tre anni per l'adozione della targhetta mobile, ma eleverebbe la tassa — il Consiglio del T. si affrettò a telegrafare all'onorevole L. Luzzatti, ministro del tesoro ed interim delle finanze, dichiarando che ritiene inopportuno e sconsigliabile qualsiasi aumento di detta tassa, e ciò non soltanto in riguardo ai contribuenti ciclisti, ma nell'interesse dello stesso Erario, al quale la diminuzione della tassa procurerebbe invece, indubbiamente, un assai maggiore reddito, siccome avvenne in Francia. Aggiunse il Consiglio com'esso pensa che riuscirebbe non apprezzabile l'invocata agevovolezza derivante dalla mobilità della targhetta, qualora l'agevolezza stessa fosse subordinata all'inasprimento della tassa.

Questa anzi, vorrebbesi contenuta in limiti sempre più modesti, a motivo del minor costo e della cresciuta praticità del velocipede, mezzo di locomozione da rendere, democraticamente, alla portata di assai più gran numero di cittadini.

E riguardo alla ventilata imposizione d'una tassa sugli automobili (motocicli, vetture e barche) che, secondo corse notizia, si tasserebbero in categorie distinte a seconda della potenzialità del motore, con lo stesso telegramma all'onor. Luzzatti, venne annunciato che il Touring si onorerà di rassegnare al Ministro i motivati pareri delle Associazioni ascritte alla ricomposta Federazione Automobilistica che fa capo al T.

Il ministro Luzzatti tosto rispondeva:

" Terrò gran conto sue osservazioni telegrafiche circa ammontare tassa velocipedi, nel disegno di legge tuttora in corso di studio.

" Attendo poi preannunziata memoria circa tassa automobili utilissima per definire studi predetti. " LUZZATTI ".

IL T. C. I. E L'UNIONE AUTOMOBILISTICA ITALIANA

Il Consiglio, avuta relazione dei risultati del Congresso delle Associazioni automobilistiche italiane tenutosi il 13 febbraio a Torino (vedasi a pag. 93 di questo fascicolo), se ne compiacque verso i delegati suoi (Johnson, Guastalla, Silvestri) e ratificò gl'impegni dai delegati stessi assunti così per ciò che riguarda il contributo annuo del T. verso la nascente U. A. I., come per la creazione di apposito ufficio che, presieduto per intanto dal Direttore Generale del T., sarà gerito con l'assistenza di un Consiglio di delegati delle Associazioni federate. All'U. A. I. il Touring si propone di dare ogni suo più largo sussidio di cooperazione, così intendendo a servire la causa dell'automobilismo in generale e di quello turistico in particolare, che ha fra i soci del T. tantissimi amici.

LA CELEBRAZIONE DEL DECENNIO DEL T.

S'era pensato di protrarre al 1905 la solennizzazione del primo decennio sociale, per farla coincidere con la grande Esposizione di Milano per l'apertura di quella nuova via delle genti ch'è la ferrovia del Sempione. Ma dappoichè fu deliberato di rimandare al 1906 l'Esposizione, pur riservando a quell'epoca una qualche grande manifestazione del Touring, decise il Consiglio di tener la festa commemorativa del decennio proprio in quest'anno, dando rilievo all'inaugurazione dei nuovi locali in via Monte Napoleone, 14, nei quali l'amministrazione del T. va prossimamente ad insediarsi, e promuovendo per l'8 novembre una festosa riunione di propaganda in tutte le località sedi di Consolato o di notevoli gruppi sociali. Le modalità di questa plurima e lieta affermazione nazionale del T. saranno prossimamente concretate.

TRANSITI DOGANALI PEI CICLISTI

Il Consiglio prese atto delle ripetute insistenti lagnanze dei soci residenti all'estero in prossimità dei confini del Regno, per il fatto che il *permesso di circolazione ciclistica*, loro concesso dalla Dogana italiana e valevole tre mesi, non è reso valido pei ripetuti passaggi di frontiera, come è consentito invece quando il ciclista, se socio e residente in Italia, è munito della ordinaria bolletta di temporanea importazione esente da deposito cauzionale, o se residente all'estero è detentore della bolletta stessa rilasciata contro deposito cauzionale di L. 42,60.

A fronte del rifiuto della Direzione generale delle gabelle, di utilizzare il *permesso di circolazione* come documento atto a ricevere a tergo le successive attestazioni di uscita ed entrata attraverso la linea doganale, sta la considerazione degli interessati residenti all'estero, i quali osservano che l'imposta restrizione toglie all'agevolezza doganale italiana qualcuno dei caratteri di doverosa reciprocità del regime di favore accordato dalle dogane francesi, svizzere ed austriache.

Nè la concessione del *permesso di circolazione* per ogni singolo passaggio di frontiera, appare liberalità che compensi quella lamentata restrizione, inquantochè costringe alla non breve ed anche onerosa operazione doganale del distacco del permesso e applicazione del piombo e relativa spesa di cent. 25 per ogni transito, transito che talvolta si ripete nell'istessa giornata. E poichè l'esonero del deposito doganale è uno fra i motivi notevoli e lusinghieri e null'affatto onerosi per l'erario, per i quali il Touring Italiano raccoglie tante simpatie ed adesioni oltre confine, adesioni e simpatie che si riversano non infruttuosamente sul Paese e pure aiutano la corrispondenza di sensi dell'anima nazionale e delle amicizie internazionali, il Consiglio direttivo del T., su conformi proposte del suo capo sezione dogane sig. Parboni ha deciso di attivar pratiche perchè almeno anche ai soci residenti in plaghe estere prossime ai confini del Regno, sia concessa la bolletta di importazione temporanea con esenzione di deposito, giacchè rimane garante il T.

IL BILANCIO CONSUNTIVO 1903

In seguito a ponderato esame e animata discussione, col concorso dei Sindaci, venne approvato il Bilancio consuntivo, che è riprodotto a pag. 74-75 del presente fascicolo e che offre le seguenti risultanze sommarie:

Bilancio d'esercizio:	Rendite	L. 314 254, 23
	Spese	„ 290 694, 36
	Avanzo di Rendita	L. 23 559, 87
Bilancio patrimoniale:	Attività	L. 310 283, 12
	Passività	„ 86 933, —
	Capitale netto	L. 223 350, 12

CONVOCAZIONE DELL'ASSEMBLEA DEI SOCI

Si deliberò di diramare nel termine statutario, entro il marzo, la circolare di convocazione dei soci, ma di effettuare l'assemblea generale nella prima quindicina di aprile, il dì 10, fissandone l'ordine del giorno (*vedasi nella prima pagina del presente fascicolo*). A rigore di statuto l'assemblea dovrebbe tenersi entro il marzo, ma il Consiglio stimò del caso protrarla a dopo le feste di Pasqua per favorire la probabilità di una maggiore affluenza dei soci.

VI CONGRESSO DELLA L. I. A. T.

Preso atto dell'annuncio pervenuto dalla presidenza dell'Oesterreichischer Touring Club (Touring Club Austriaco), ordinatore del VI congresso della Ligue Internationale des Associations Touristes (L. I. A. T.) — che il congresso stesso si adunerà a Vienna dal 10 al 13 giugno prossimo — il Consiglio decise di porre allo studio le questioni che entro il corrente marzo devono essere annunciate all'Ufficio centrale della Lega suddetta per esser poste all'ordine del giorno del Congresso. Saranno in questo stesso marzo designati i delegati del T. a quella importante riunione, per la quale l'O. T. C. prepara accoglienze lusinghiere.

La Guida della Lombardia.

La Guida della Lombardia è ormai quasi finita di stampare. Essa è riuscita di circa 1100 pagine!

I primi due fogli della carta topografica sono pure stampati e gli altri quattro stanno per esserlo con grande alacrità, anzi, al momento in cui la *Rivista* perviene ai soci, probabilmente anche gli ultimi fogli saranno pure nelle macchine dell'I. G. M.

La copertina dei tre volumetti furono disegnati da quell'esimio artista che è Alfredo Montalti. Esse simboleggiano: l'una, l'industria in una caminiera di stabilimento industriale che si alza sul profilo delle Prealpi; l'altra, l'arte lombarda colla selva di guglie del Duomo, davanti alle quali stacca in primo piano lo storico campanile di San Gottardo in Palazzo; la terza, la particolare agricoltura della zona irrigua, caratterizzata da una risaia.

Nell'imminenza della pubblicazione raccomandiamo ai soci di mandare senz'indugio le loro prenotazioni alla *Guida* alle note seguenti condizioni di:

L. **5,—** se franca di porto in Italia. (*)
» **5,30** se franca di porto in Italia raccomandata.
» **6,20** se franca di porto nell'Un. post. raccom. (*)
per ogni copia.

Due medaglie d'oro al Touring

All'Esposizione internazionale di automobili a Torino, il Comitato, a voti unanimi, ha stabilito di assegnare al Touring la grande medaglia d'oro del Ministero dei lavori pubblici, in riconoscimento di speciali benemerenze per il turismo. E' questa *la sola* onorificenza deliberata dal Comitato per intervenuti all'Esposizione.

Al Touring fu pure assegnata, per *referendum*, una delle cinque medaglie d'oro ai migliori *stands*.

Guide ferroviarie

Alla guida, pubblicata dal Touring, della linea Milano-Torino (prima della serie) seguirono le guide della Milano-Verona (con indicazioni sulle battaglie di Cassano, Chiari, Treponti, Lonato, Castelnuovo, San Martino, Solferino, Custoza, Santa Lucia), e della Milano-Bologna. Anche queste due guide hanno copertina a colori e carta geografica (eseguita dall'Istituto Geogr. Milit.), e sono riccamente illustrate con riproduzioni di edifici, monumenti, ritratti.

Ogni guida costa cent. 50. I soci del Touring che mandano alla Direzione L. 1, ricevono le tre guide franche di porto.

(*) Sino alla pubblicazione della *Guida*; successivamente cogli aumenti che verranno indicati sulla rivista mensile del T. dopo la chiusura della sottoscrizione. Per le sottoscrizioni valersi della scheda a pag. X 1 di questa *Rivista*.

Una sezione fotografica?

Il prof. dott. Tancredi Zanghieri (Piacenza) ha iniziata la pubblicazione d'un periodico quindicinale, *Il Corriere fotografico*, illustrato, per dilettanti fotografi e raccoglitori di cartoline illustrate.

L'abbonamento annuo costa L. 2,50, ridotto per tutti i soci del Touring a L. 1,50.

Il prof. Zanghieri ha gentilmente stabilito di donare un abbonamento annuo a tutti i nostri soci benemeriti; del che vivamente lo ringraziamo.

In un suo articolo, *Per una sezione fotografica del Touring*, il prof. Zanghieri accenna ad un argomento di cui s'è parecchie volte occupata la Direzione, che trova in questo articolo la spinta a riprendere gli studi in proposito. Ne riparleremo presto.

La medaglia d'oro del Touring

Nella corsa Milano-Nizza la giuria ha assegnata la medaglia d'oro, offerta dal Touring, alla motocicletta Zédél, giudicando che essa corrispose al criterio con cui il Touring assegnò il premio, criterio che prendeva in considerazione speciale la regolarità di funzionamento di una macchina turistica durante un percorso lungo ed accidentato.

CONSOLATO

DECIMOTERZO ELENCO CONSOLARE
per il biennio 1903-1904
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

ITALIA.

Assisi	Tacchi ing. Carlo.
Castiadas . .	Contini dott. Nicola.
Ceneselli	Genco dott. Sebastiano.
Crema	Pergami avv. Ruggero.
Ficarolo	Tasselli Umberto.
Lecce	Tuzzo Giacomo.
Porto S. Giorgio .	Silvetti Corrado.
Rimini	Morosini Achille.
Sale	Caorsi avv. Pio Amedeo.
S. Maurizio . . .	Guglielmotti Candido.
Seneghe	Murtas Ernesto.
Siena	Ficalbi ing. Carlo Alberto.
Tolmezzo	Molinari Vittorio.
Vittorio Veneto . .	Eugerio Giuseppe.

ESTERO.

Pinguente	Visintini Carlo.

SEZIONE MEDICA

MEDICI DEL T. C. I.
Decimoquarto elenco pel biennio 1903-1904
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Castiadas	Contini dott. Nicola.
Cortemilia	Rabino dott. Giovanni.
Erbusco	Algisi dott. Antonio Daniele.
Gavirate	De Maldè dott. Mario.
Quinto al Mare . .	Brigneti dott. Antonio.
Soresina	Pezzini dott. Carlo, via Stazione.
Spezia	Tornabuoni dott. Lorenzo, via Duca di Genova, 11.
Vercelli	Voarino dott. Aurelio, via Mercato Cereali, 4.

FARMACISTI.

Alessandria . . .	Rossi Giuseppe, via Mazzini, 7.
Cologna Veneta .	Farmacia F. Marani, piazza Garibaldi.
Fiorenzuola d'Arda	Farmacia Mutti, via Garibaldi, 64.
Gargnano	Bertani Ivo.

CONSULENTI LEGALI

NOMINE A CONSULENTI.
pel biennio 1903-1904.
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Cremona	Gavini avv. Pietro, via Castello.
Gallarate	Piani avv. Renato, via Mazzini.
Pian de' Guillari .	Nencioni avv. Guido.
Roma	Vianello avv. Augusto, via Acquedotto, 8.

Meccanici del T. C. I.

Undecimo elenco.
Seconda categoria.

Asti	Nosenzo Giuseppe e figli, piazza Alfieri, 6.
Borgomanero . .	Airoldi G. Angelo, corso Garibaldi, 14.
Casalpusterlengo .	Bellini Nino, via Felice Cavallotti, 26.
Tolmezzo	Ditta Stroili.
Viterbo	Brachetti Benedetto, corso Vitt. Emanuele, 23.

Alberghi affiliati al T.[1]

Decimosesto Elenco

(*Vedi il Decimoquinto nella* Rivista *di febbraio*).

ALESSANDRIA — *Alb. Grand Mogol,* cat. *B* — cam. senza distinzione 2,50; pasti 1 - 2,50 - 3,50. Ristorante senza lista. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 3 automobili.

CHIARI — *Alb. del Leon d'Oro,* cat. *C* — cam. I p. 1,50, II p. 1; pasti 0,50, - 2 - 3. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per due automobili.

RIVA DI TRENTO (Trentino) — *Grand Hôtel Imperial-Sole* cat. *A* — cam. verso il lago I p. cor. 3 - 4, interne 2 2 1/2 camera per toeletta cor. 1; pasti cor. 1 - 3 - 4. Ristorante solo per chi alloggia. Per il personale di servizio pensione completa cor. 5. Sconto 10 per cento sul conto totale.

Albergo San Marco, cat. *B* — cam. cor. 2, pasti 0,80 - 2,50 - 3,50. Ristorante con lista coi prezzi. Sconto 10 per cento sul conto totale.

Alb. alla Lepre, cat. *C* — cam. cor. 1,60 a due letti corone 3; pasti cor. 0,70 - 2 - 3. Ristorante con lista coi prezzi indicati. Sconto 10 per cento sul conto totale.

ROVERETO (Trentino) — *Alb. Centrale,* cat. *C* — cam. corone 1,60, a due letti 3 cor. Ristorante con lista coi prezzi. Sconto 10 per cento sul conto totale Rimessa per 2 automobili.

TORINO — *Hôtel du Nord,* cat. *B* — cam. verso strada I piano 3, II p. 3, III p. 2,50; interne senza distinzione 2,50; pasti 1,25 - 3 - 4. Ristorante con lista con prezzi. Per il personale di servizio, cam. 1,50, pensione completa 5,50. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 10 automobili. Garage speciale con fossa. L. 1,50 al giorno — gratuito pei signori soci che prendono pasti ed alloggio nell'albergo.

PESCHIERA: l'*Albergo Montresor* ha cambiato la denominazione in *Albergo bell'Arrivo.*

PISA: l'*Albergo Pension de Londres* è cessato e sostituito col *Hôtel Nettuno.* (Vedi *Rivista* di gennaio).

⁂

CASCATA DEL VARONE (presso Riva di Trento) — Biglietti d'ingresso per visita alla cascata cent. 30.

Soci quinquennali

Terzo elenco.

(continuazione, vedi *Rivista* di febbraio, pag 67).

Scalaffi Arrigo, Milano — Scanegatta Aristide, Dongo — Scaramucci Alberto, S. Maria a Monte — Schiavetti Giuseppe, Genova — Schiavio Paolino, Seregno — Scimioni ten. colonn. Giulio, Bologna — Scolari Carlo, Jassy — Scotti avv. Gian Francesco, Cuggiono — Scotti ing. Paolo, Cuggiono — Selvi Giovanni, Badia Polesine — Sereno Antonio, Torino — Sereno Gabriele, Torino — Sertoli ing. Battista, Sondrio — Signorini Paolo Augusto, Pomaro Monf. — Silva dott. prof. Bernardino, Torino — Simondetti Luigi, Torino — Siravegna Cesare, Asti — Solari Adolfo, Lugano — Soldati Oscar, Torino — Somarelli dott. Pino, Monza — Sommi Stefano, Firenze — Sorisio Mario, Torino — Spagnol Ermenegildo, Milano — Spinardi rag. Giuseppe, Torino — Spinelli Oreste, Milano — Stefani Loreto, Milano — Stoppa Pietro, Milano — Strazza Arturo, Milano — Stringhini rag. Giacomo, Bergamo — Tappi Clemente, Torino — Tassara Cesare, Genova — Thaler Costa Margherita, Rovereto — Tiby Francesco, San Remo — Tirelli Alcide Casimiro, Città — Tirelli Ercole, Renato — Todeschini Angelo Maria, Milano — Todeschini Carlo, Milano — Tornaghi Giuseppe, Milano — Toschi Luciano, Imola — Tournuor Pietro, Caselle Torinese — Tucci dott. Nicola, Penne — Turi Tullio, Asmara — Vaccari Andrea, Vicenza — Vaccari Luigi, Vicenza — Vallarino Guido Ausonio, Genova — Vassallo Angelo, Genova — Vengelhofor Lorenzo, Laveno — Verga Emilio, Torino — Vergottini Carlo, Lecco — Vertua Antonio, Cremona — Vielmi Gerolamo, Breno — Vignati Fabio, Villa Cortese — Virgnini Rinaldo, Ancona — Vignoli Enrico, Bologna — Vignoli Federico, Bologna — Vilers cavaliere Eugenio, Napoli — Villa ing. Alessandro, Ferrara — Villa ing. Giovanni, Milano — Villa cav. Vittorio, Milano — Vismara Aniceto, Milano — Vitale Carlo, Genova — Wedling Guglielmo, Olgiate Comasco — Wieselberg Roberto, Trieste — Jarak Claudio, Milano — Zamboni Gaetano, Donada — Zampini Mario, Civitavecchia — Zanardi avv. Lorenzo, Bergamo — Zanetti rag. Angelo, Cologna Veneta — Zanuso Camillo, Valdagno — Zayattiero Aurelio, Milano — Zerbi Luigi, Saronno — Zucchi Giuseppe, Torino.

TOTALE al 15 gennaio 1903, N. 808.

Quarto elenco.

Ajo dott. Arnaldo, Perugia — Ajo rag. Augusto, Perugia — Arrigoni Guglielmo, Olginate — Astengo avv. Guido Carlo, Roma — Azara avvocato Tommaso, Tempio — Bacchella Giulio Cesare, Robbio Lomellina — Baj Guido, Milano — Baldizzone Giacomo, Casalmonferrato — Ballarini Domenico, Latisana — Banti Giovanni, Pistoia — Bas ing. Giovanni, Milano — Bazzoli Ernesto, Valeggio sul Mincio — Beati Guglielmo, Venezia — Bellia dott. Alfonso, Torino — Benetti Giovanni, Lugo di Vicenza — Bianchi Antonio, Torino — Bibbia Gabriele, Palermo — Bizzioli Nicolò, Venezia — Bolognesi Alberto, Russi — Bonetti Riccardo, Cremona — Bordoni Angelo, Milano — Borgo Alberto, Torino — Bossi ing. Attilio, Milano — Botti Ermenegildo, Cremona — Brini ing. Andrea, Aquila — Busetto Attilio, Venezia — Bussotti Romolo, Napoli — Buzzi prof. Tullio, Prato — Caccia Gian Giacomo, Milano — Camnasio Ettore, Milano — Capellini Ermenegildo, Cremona — Cedaro Giuseppe, Gemona — Ceriana Mayneri cav. Michele, Torino — Cesarei conte cav. Vittorio, Perugia — Chiapusso Alberto, Torino — Cianelli cav. prof. Agostino, Perugia — Clerici Gino, Milano — Coen Luciano, Modena — Colongo Marcello, Torino — Colpi Francesco, Marostica — Constantin de Magny conte Aldo, Torino — Constantin de Magny conte Germano, Torino — Corda Cesare, Colangianus — Corniani Decio, Bagnolo Mella — Cottarelli cav. prof. Francesco, Cremona — Cotti ing. Giacomo, Torino — Curti Domenico, Vicenza — De Antonini ingegnere Amedeo, Meran — De Bellat dott. Agostino, Rovereto — De Furlani Giuseppe, Gorizia — De Lexow cav. uff. C. V., Trieste — Del Guerra Alberto, Pisa — Della Somaglia conte G. Giacomo, Milano — De Prete ing. Giovanni, Lucca — De Luca Roberto, Torino — De Maleine Leonardo, Trieste — De Marsico Domenico, Milano — Marchese Denti di Piraino, Spezia — D'Entreves conte Hector, Torino — D'Ercole Democrito, Candia Lomellina — De Sanctis ing. Giovanni, Vogogna — Des Verges cav. Gastone, Rimini — Di Casa avv. Andrea, Genova — Conte di Sambuy, Torino — Di Vaglierano conte Ottavio, Torino — Dorigo Isidoro, Villa Vicentina — Durelli Amilcare, Padova — Dumontel D'Ascanio, Torino — Eugerio Giuseppe, Vittorio Veneto — Fassio E. Giuseppe, Novara — Feraboli ing. Giovanni, Cremona — Ferrari cav ufficiale Prospero, Firenze — Ferraris avv. Mario, Desana — Foscarini BERNASCONI ANNITA, Milano — Frattini Adriano, Roma — Franceschetti Nino, Brescia — Gaggiero G.B., Voltri — Gaggini Enea, Varese — Gamba bar. Carlo Maurizio, Torino — Garoni Edoardo, Milano — Gilardi Vittorio, Bologna — Gilardino Rodolfo, Biella — Giriodi cav. Guglielmo, Torino — Giurandich Antonio, Fiume — Gnocchi Erminio, Gallarate — Gram Angelo, Trieste — Groppo Gius., Venezia — Gruter D.r Hans, Locarno — Guardabassi Oreste, Rimini — Gula A. Felice, Koniarom — Gussi Arnaldo, Vimercate — Gussi Gennaro, Vimercate — Kind Adolfo, Torino — Klefisch Teodoro, Jagadina — Loffi Silvio, Quarona — Longhi Ettore, Missaglia — Lorenzetti Giulio, Trieste — Luisoni Battista, Torino — Macchi conte Vincenzo, Roma — Magni Costantino, Milano — Majoni dott. Giulio, Perugia — Majotti Adrasto, Perugia — Marucco dott. Achille, Firenze — Marzotto Luciano, Prato — Migliavacca Attilio, Cremona — Mischio Eugenio, Milano — Monteverde Angelo, Smirne — Monti G.B, Genova — Mortola Giuseppe, Spezia — Nessi Riccardo, Como — Obicini dott. Giuseppe, Novara — Oetzlberger Enrico, Torino — Oggioni Ersilio, Monza — Olivieri Giuseppe, Genova — Passerini Edoardo, Mori — Peretti Bruto, Bagnolo Po — Petrini rag. Giovanni, Torino — Piaggio ing. Carlo, Genova — Piccinich Giovanni, Pola — Pirani Enea, Cento — Poggi Antonio Ottavio, Bologna — Poli ing. Francesco, Cremona — Pollack Otto, Trieste — Pollack Umberto, Trieste — Ponci ing. Piero, Como — Praga Santo, Brescia — Provasoli dott. Luigi, Milano — Puricelli Gaspare, Milano — Radice avv. Angelo, Milano — Ragnotti Camillo, Perugia — Rama cav. Edoardo, Spezia — Reggiani dott. Vittorio, Gubbio — Revel di Sant'André Villamarina marchesa Isabella, Torino — Revelli Alessandro, Laveno — Ricciardelli Pietro, Perugia — Romelli dott. Francesco, Breno — Romelli avv. Giulio Cesare, Breno — Rossetti ing. Luigi, Smirne — Rossi Amedeo, Perugia — Rossi Filippo, Milano — Rossi Giuseppe, Parma — Rossini dott. Dario, Perugia — Rovereto Francesco, Genova — Rovetta Felice, Brescia — Sampietro Giuseppe, Cadenabbia — Saporiti Ricca Antonino, Castelvetrano — Savo Luigi, Spalato — Schaffuer Nicola, Guastalla — Schmidt Polex Edoardo, Quarto al Mare — Schupfer avv. Carlo, Roma — Segre dott. Marco, Torino — Sezioni Ciclisti-Motociclisti Ginnastica „A Doria", Genova — Sichich Amedeo, Trieste — Signi Ubaldo, S. Giovanni Val d'Arno — Silvestri Enrico, Milano — Solinas Marino, Roma — Stolte Alberto, Napoli — Testa Giov. Marco, Torino — Thedy Emilio, Biella — Tonossi Luigi, Sassari — Tosolini Davide, Weiskirchen — Vassilich Marco, Fiume — Venini Antonio, Milano — Vincio Giacomo, Torino — Viola avv. Alessandro, Torino — Vottero rag. Ernesto, Villafranca Piemonte — Zunini prof. Luigi, Milano.

TOTALE al 15 febbraio 1904 N. 976.

Soci benemeriti.

Biasca: Giovanelli Giusto. — Biella: Argentero Lorenzo. — Cervia: Baviera Francesco. — Genova: Anielli Luigi. — Massa Marittima: Bini Francesco. — Milano: Annoni Aristide, Migliavacca rag. Enrico, Stella Paolo. — Palermo: Tortima Giovanni. — Potenza: Di Muro Antonio. — Roma: Barbetta Antonio. — S. Pietro Seveso: Fossati Salvatore. — Sassari: Riccardi Romeo. — Trani: Angelini Michele. — Vigevano: Marinoni Celestino.

TOTALE al 15 febbraio 1904 N. 654.

NECROLOGIO

Dopo breve, violenta malattia, moriva a Firenze, in giovane età, l'avv. **Guido Pepi,** benemerito Console del Touring. Alla famiglia, ai colleghi le nostre condoglianze.

---

(1) Le indicazioni col numero romano indicano i piani degli alberghi, quelle coi numeri arabi, i vari prezzi peri singoli piani.

Sotto la denominazione di pasti s'intendono il caffè e latte completo, colazione e il pranzo; nei prezzi indicati è sempre compreso il vino.

Elenco dei Candidati

a soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 15 gennaio al 15 febbraio 1904

Soci vitalizi. (*)

BERGAMO, Zavaritt Giulio. — CAVALESE, Franzellin Vittorio. — CODIGORO, Cevasco Serafino. — DESENZANO, Giustacchini dott. Gian Giuseppe. — FIRENZE, Modigliani Rossi Angelo. — GENOVA, Barberis Camillo, Dall'Orso Vittorio. — INTRA, Züst Alberto. — LECCO, Viganoni Virgilio. — MILANO, Badini dott. Mario, Binda Argeo, Binda Mario, Capriolo Ottavio, Dal Paos Alfonso, Fusi Achille, Gelli Jacopo, Massimino Giuseppe, SILVESTRI VOLPI BIANCA MARIA. — NEW YORK, Dewing Paul. — NOVARA, Tornielli di Vergano conte Vittorio. — PERUGIA, Deputazione Provinciale, Sereni Antonio. — ROMA, Coggiotti Gaetano, Galli cav. Gian Domenico, Protto Arturo. — ROSAS, Cappa Umberto. - SORESINA, Bargoni Carlo. — TORINO, Maia Ernesto, Talamona cav. Alfredo.

Soci annuali. (**)

ALESSANDRIA. — De Ambrosi Carlo, Fungi Pio, Rossi Giuseppe, Thedy Bernardo.
Alluvioni Cambiò. — Fracchia Francesco.
Asti. — Gherlone Domenico.
Canelli. — Norsa Oreste.
Casale Monferrato. — Alzona Emiliano, Bertana ingegner Enrico, Guenzi Francesco, Veloce Club Casalese.
Novi Ligure. — Società Ginnastica "Forza e Virtù".
Sale. — Ghislieri Pietro, Robbio avv. Ettore, Sormani avv. Carlo, Tosini dott. Cleto.
Villanova. — De Giovanni Luigi, Prina Eusebio.

ANCONA. — Capobianchi Vittorio, Traidi Ferdinando, De Monte ing. Mario, Mosca Ros-Trouzet G. Batt., Pietrasanta Francesco, Viterbo Alberto.

AQUILA. — Amicucci Ermanno, Camerini avvocato Vincenzo, Cermelli Giovanni, Convitto Nazionale De Grassi Domenico, D[i] Ciccio Cesare, Dorothea Rossi Raffaello, Enoslito Sulprizio, Lo Bianco G.B., Retacchi Angelo, Scipioni Augusto.

AREZZO. — Verecondi Paride.
Cortona. — Faloni Arturo, Salvini Pietro.
Piandiscò. — Taddeucci Pietro.
Pratovecchio. — Giuliani Settimio.

ASCOLI PICENO. — Dore Piras Antonio.
Cupramarittima. — Travaglini Vermiglio.
Falerona. — Antonelli Giuseppe.
Force. — Grassi conte avv. Augusto.
Porto S. Giorgio. — Colli conte Raffaele.

BARI. - *Trani.* — Parente Stefano, Società Forza e Coraggio, Ventura Domenico.

BELLUNO. — Prosdocimi Pietro.
Auronzo. — Larice Bortolo, Monti Antonio.
Vena d'Oro. — Tomasi Alessandro.

BERGAMO. — Angelini Luigi, Fiammarelli Luigi, Gattoni Enrico, Previtali ing. Guido, Rizzi Antonio, Zanchi Angelo, Zenoni Guglielmo.
Albino. — Prada Cesare.
Calcio. — Melocchi ing. Giuseppe.
Casorate d'Adda — Cocini Dante.
Fontanella al Piano. — Valcarenghi Tancredi.
Gandino. — Brambilla Isidoro.
Nese. — Donadoni Alessandro.
Parre. — Conti Battista.
Romano di Lomb. — Bergomi G. B.
Treviglio.— Bonomi ing. cav. Carlo, Busnè Mario, Caretta Ernesto, Dalla Rosa dott. Ciro, Federico Achille, Moriggi Emilio, Motta ragioniere Cesare, Setti Giacomo, Vertova dott. Luigi.

BOLOGNA. — Brunetti ing. Enrico, Cacciami Italo, Chierici Vittore, Costa Lodovico, Deserti Faustino, Mazzera Archimede, Mazzoni Ciro, Marani Carlo, Marani Giovanni, Mingozzi Odoardo, Monti Filippo, Orengo Maggiore rag. G., Paratico Giuseppe Carlo, Pioltri dott. Ettore Andrea, Poli Gino, Siegele Guglielmo, Zanardi dott. Francesco.
Mezzolara. — Marzocchi Raul.

BRESCIA. — Bresciani Battista, Glissenti Angelo, Zambonardi geom. Simone.
Bagolino. — Pelizzari Faustino, Camini Antonio.
Breno. — Accardi Luigi.
Castelcovati. — Tognoli Felice.
Castrezzato. — Redona Francesco.
Chiari. — Beghini Carlo, Biagioli Leone, Bocchi Battista, Bosetti Luigi, Bottinelli Giovanni, Castaldi cav. Vittorio, Cavallini Gian Francesco, Consoli Faustino, Corridori Emilio, Fadani Francesco, Festa Carlo, Galloni Arturo, Landriani Paolo, Maifredo Bortolo, Norcen dottor Francesco, Paruta Guido, Pavoni Federico, Pescali Tomaso, Rivetti Andrea, Setti Andrea, Verzeletti Pietro.
Desenzano. — Bonomini Francesco, Giustachini dott. Gian Giuseppe.
Inzino. — Gardoncini G. B.
Orzinuovi. — Pavoni Giulio.
Pontevico. — Berenzi Battista, Cicognini Giustino.
Quinzano d'Oglio. — Gandini Andrea.
Salò. — Piccini Ernesto, Riva Giovanni.
Toscolano. — Mazzoleni Bernardino.
Verolavecchia. — Scanzi avv. Alessandro.
Villa Cogozzo. — Bettini rag. Lamberto.

CAGLIARI. — Binda Stefano, Birocchi Eusebio. Gian Raimondo, Picciau Arturo, Pierotti Giuseppe, Pirazzi Maffiola dott. Silvio.
Domusnovas. — Pirisi Enrico.
Iglesias. — Brau Giuseppe, Crotta Luigi, Prelle Albino.
Marganai. — Carta Giuseppe.
Sanluri. — Guala Carlo.
S. Pantaleo. — Vargiu Priamo.
Sestu. — Baldussi Efisio.
Sorgono. — Costa Augusto.

CALTANISSETTA. - *Castrogiovanni.* — Pentimalli Marcello.

CAMPOBASSO. - *Agnone.* — D'Agnillo ingegnere Manfredi, Giaccio Francesco.

CASERTA. - *Formia.* — De Marchis Primo.
Isola del Liri. — Mazzetti Beniamino, Rotondi Carmine.
Maddaloni. — Santinelli Ulderico.
Nola. — Morelli Umberto Gregorio.
Pietramelara. — Bassi Antonio.

CATANIA. — Cianci Antonino, Martinez Raffaele.
Caltagirone. — Cusmano La Rosa Luigi.

CHIETI. — Testa ing. Luigi.
Manoppello. — Pardi Edmondo.
Torricella Peligna. — Persichetti Luigi.

COMO. — Antonelli Giacomo, Carcano Antonio, Gorli Battista, Piatti Giuseppe, Società fra Impiegati nell'Industria e nel Commercio.
Alserio. — Consonni Ernesto.
Besozzo. — DE BERNARDI ERNESTINA.
Blevio. — Gilardoni rag. Silvio.
Cantello. — Broggini Giuseppe.
Castiglione Intelvi. — Morelli Aristide.
Cernobbio. — Corticelli Antonio.
Dongo. — Blotto Dante, Fossati ing. Carlo, Rumi Aurelio.
Erba. — BIFFI ANTONIETTA.
Gavirate. — Crespi Franco, De Maldè dottor Mario, Ghisi dott. Ottavio, Maggioni cavaliere Paolo, Paronelli Giuseppe, Rabozzi Luigi.
Lecco. — Bailo Giuseppe, Bernasconi Domenico, Pessina Giuseppe.
Luino. — Brambilla Domenico, Rodari Giuseppe, Tosi Edoardo, Valtorta Riccardo.
Menaggio. — Mantegazza Carlo.
Osnago. — Franzini Raffaele.
Tremezzo. — Magatti Francesco.
Varese. — Boggi Enrico, DEL SIGNORE TERESA ved. AMBROSETTI, Ribolzi Celestino.

COSENZA. — Gullo rag. Vittorio, Monti ingegnere Cesare.
Rossano. — Martucci Vincenzo.

CREMONA. — Andreoli Gaetano Primo, Ferretti Angelo Federico, Gavini avv. Pietro.
Calvatone. — Cremona Linneo.
Cappella Cantone. — Gramignola Achille.
Castelleone. — Meazza rag. Ottorino.
Corte dei Cortesi. — Premi Ottavio.
Corte Madama. — Sperlari Carlo.
Crema. — Caffi Silvio, Ceriola Armando, Frattini Alessandro, Sanseverino Vimercati conte Ugo, Tarenzi Mario.
Cumignano Nav. — Bignami Aristide.
Izano. — Samarani Ernesto.
Soresina. — Froina Andrea, Galli Daniele, Mazzolari Francesco, Negretti Arnaldo, Terzoni Giuseppe.
Trigolo. — Frosi Pietro.

CUNEO. — Giordana cavaliere Carlo, Manfroni Emilio, Sibilia geom. Antonio, Società Sportiva „La Rola".
Centallo. — De Costantin de Châteaneuf Carlo
Cortemilia. — Rabino dott. Giovanni.
Frabosa Soprana. — Odetti avv. Fiorenzo, Staglieno avv. Eugenio.
Montà. — Battetta dott. Giovanni, Cocito Alessandro.
Moretta. — Vassallo Filippo.
Saluzzo. — Campana prof. Ferdinando.
S. Stefano B. — Cugnasco Pietro.
Savigliano. — Stasi Angelo.

FERRARA. — Bendandi Giulio, Borsetti Luigi, Chappuis Renato, Cirelli Giuseppe, Fano cap. Camillo, Ferraguti Enrico, Leonardi Pietro.
Cologna. — Vitali Vitale.
Finale di Rero. — Vitali Giuseppe.
Migliarino. — Forti cav. Augusto, Pavanelli Gustavo.
Migliaro. — Bignozzi Salinguerra.
Pontelagoscuro. — Maregatti Luigi.
Portomaggiore. — Cavallaro Adolfo.

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia - Lire CENTOVENTICINQUE se all'Estero. — (**) *Art. 6 e 9*: I soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero, — *Art. 12*: Il Consiglio non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai soci, invierà al candidato la tessera di riconoscimento.

FIRENZE. — Anteri Marazzani Lodovico, Banchi Dino, Battaglini Augusto, Bembaron Alfredo, Berrettoni Angelo, Campodonico avvocato Adelmiro, Cartacci Icilio, Cherici avv. Eugenio, Conforti Guido, De Tivoli Vitale, Faccini cap. Cesare, Ferrari cavaliere, prof. uff. Prospero, Fioravani Ugo, Gabardi Brocchi Olivo, Gherardelli Attilio, Giovannoni Giuseppe, Jouhand Stefano, Lehmaier George, Lombard Giulio, Mochi Renato, Morandi Lino, Paci Tito, Parenti Stanislao, Riccioli Menotti, Rizzi Arturoi Rossi Emanuele, Sabatelli Giovanni, Sarri Giuseppe.
Agliana S. Pietro. — Baldi G. Battista.
Empoli. — Del Vivo avv. Gino.
Limite. — Masino Domenico.
Ponte a Evola. — Rossi Cesare, Rossi Luigi.
Rocca S. Casciano. — Negri dott. Umberto.
S. Miniato. — Tavanti Chiarenti nob. Galeazzo.

FOGGIA. — Palomba Vincenzo.

FORLÌ. — Bassetti avv. Piero, Benini Marcello, Galassi Corrado, Zama rag. Antonio.
Longiano. — Turchi Silvio.
Massafiscaglia. — Malaguti dott. Carlo.
Mercato Saraceno. — Zappi dott. Luigi.
Rimini. — Mussoni Giuseppe.
Savignano. — Molinari profesore Luigi, Spinelli avv. Guldo.
Verucchio. — Pazzini Domenico, Pedrazzoli dottor Gino.

GENOVA. — Antola Matteo, Barabino Alfredo, Bertazzoli conte ing. Oreste, Beruti Federico, Botta Rosso Antonio, Bruno Vincenzo, Canessa Alfredo, Ciclo Sport Club, Costa Giovanni, Dall' Orso Vittorio, Gaggino Paolo, Grondona avv. Giovanni, Lowy Ignazio, Palmieri Giuseppe, Parodi Angelo, Passalacqua Gerolamo, Sanguineti Giov. Andrea, Strambini Domenico.
Alassio. — Murchio Angelo.
Chiavari. — Bertonali Mario, Vassallo Luigi.
Finalborgo. — Bossio Pietro A.
Nervi. — Campostano Antonio.
Ponzano Magra. — Corradino Enrico.
Portofino. — Giuffra Emanuele.
Pra. — Lupi Cristoforo.
S. Margherita Ligure. — Mazzi Rodolfo,
Savona. — Ferro Angelo, Merani Giovanni, Vigiola Carlo.
Sestri Ponenti. — Sertorio march. Desiderio.
Spezia. — Governato Giovanni, Profumo Mario, Ravenna Luigl, Segale dott. Enrico, Valle Francesco.
Varese Ligure. — Conti Ferdinando.
Voltri. — Beu G. B., Crovetto Giuseppe, Fava Giovanni, Polleri Angelo.

GIRGENTI. — Radliasky Giacomo.
Massa Marittima. — Berti Angelo, Biagioli Bernardino, Comparini dott. Arturo, Comparini Italo.

LECCE. - *Brindisi.* — D'Ambrosio prof. dottore Giovanni.
Taranto. — Gastaldi Alfonso, Società « Sport Cycle ».

LIVORNO. — Rae Reginaldo, Saettini Silvio.

LUCCA. - *Chifenti.* — Caselli Eugenio.
Pescia. — Cecchi Lorenzo.
Ruosina. — Rey Maurizio.
Serravezza. — Beltramo ing. Paolo.

MACERATA. - *Montecosaro.* — Laurenti dottore Giuseppe.
Portorecanati. — Baldoni Giuseppe.

MANTOVA. — Bellini Wilfirio.
Bigarello. — Tacconi dott. Polluce.
Bozzolo. — Lamberti Zanardi Guido.
Castiglione Stiviere. — Mutti dott. Ubaldo.
Cittadella. — Poletti Oreste.
Sabbioneta. — Rabitti dott. Paolo.

MASSA CARRARA. - *Massa.* — D'Aumiller Vandae bar. Roberto.

MILANO. — Amici Alfredo, Antonioli avv. Giovanni Maria, Arnaboldi Luigi, Azimonti Carlo Isnardi, Baroni dott. Ezio, Bartesaghi Augusto, Bassolini Vincenzo, Battaini Giuseppe, Bellerati Francesco, Beretta Augusto, Bialetti Felice, Bianchi Antonio, Binda Lodovico, Bojardi Giuseppe, Boltri Giuseppe, Bonelli Carlo, Borromeo rag. Federico, Borsa dott. Giovanni, Bozzi Enrico, Brian Alexis, Brunati Albino, Bulloni Emilio, Candiani ing. Leopoldo, Capelli Francesco, Carabelli Giuseppe, Casari Silvio, Cassago Enrico, Cavalleri Abramo, Cazzanlga rag. Luca, Chiappini Giovanni, Colablch Pietro, Colombl Gluseppe, Colombo Eugenio, Colombo rag. Carlo Francesco, Comi Alessandro, Comi cav. Antonio, Conti Alberico, Contini rag. Cesare, Coppa Cesare, Cortelletti Lamberto, Costanzo barone Cornelio, Cuniolo Ferruccio, Curani Domenico, Curioni G. B., Dainesi Giovanni, De Bernardi Oreste, De Courten Raffaele, Denti Vittorio, De Vincenti Alfredo, Dubray Luciano, Erba Massimo, Fantoli ing. Gaudenzio, Ferrario Leopoldo, Filippini Tomaso, Forni avvocato Giuseppe, FOSCARINI BERNASCONI ANNITA, Giuriati avv. Enrico, Gnocchi Alessandro, Guzzi rag. Antonio, Kaspar Enrico, Lamioni Emilio, La Rocca Vito, Leoni Alberto, Leoni Arstide, Luzzatto avv. Carlo Vittorio, Marcello Marcello, Martinoli rag. Olinto, Masneri Giovanni, Meier Ed., Minoia Attilio, Mora Attilio, Mora Ettore, Moraschini rag. Eugenio, Mottino Giacomo, Muggia Arnaldo, Omarini Umberto, Oriani Carlo, Orlandi Angelo, Orsi Augusto, Paderni Umberto, Paladini Alberto, Paladini Giovanni A., Pini Innocenzo, Pozzi rag. Antonio, Prina Cincinnato, Provvisionato Francesco, Pucci Luigi, Re Carlo, Remondino Cesare Flaminio, Riva Ermete, Roagno Amelotti Guglielmo, Ronchetti rag. cav. Edmondo, Rossi rag. Benedetto, Rossi Giuseppe, Rozza Paolo, San Pietro Giovanni, Santagata Luigi, Scherillo prof. Michele, Scossa Baggi Silvio, Scuola Element. Femm. di via Rasori, Sever Alessandro, SILVESTRI VOLPI BIANCA MARIA, Sormani Aldo, Spinardi Andrea, Strada Francesco, Strazza Giovanni, Sturani ing. Enrico, Tenconi Enrico, Testa Aurelio, Tommasini Emilio, Traversi Bortolo, „L'Uomo di Pietra", Vaccari Giuseppe, Vestri Egisto, Zamboni Guido.
Bovisa. — Pigorini dott. Pio.
Busto Arsizio. — Bellini rag. Vito, Brazzelli Giuseppe.
Calò. — Brambilla Francesco.
Casorate Semp. — Puricelli Giuseppe.
Cassano d'Adda. — Ceserani Luigi, Ferla Francesco.
Cassano Magnago. — Cacciamali Nicola.
Castellanza. — Gasparetto Ugo.
Castiglione d'Adda. — Toninelli Vittorio.
Fagnano Olona. — Saibene Adolfo.
Gallarate. — Piceni avv. Renato.
Giussano. — Perego Giuseppe.
Guardamiglio. — Bignami Emilio.
Legnano. — Arcelli Giuseppe, Lorenzini Carlo, Scandroglio Erminio.
Limito. — Battistel Gerolamo, Dell'Acqua Felice.
Melegnano. — Unione Ciclistica.
Monza. — Bergomi Gaetano, Cattaneo Mario, Firpo Carlo, Foglia Luigi, Maino Giuseppe, Mocchio Enrico, Passera Adolfo, Rossi Luigi, Tagliabue Giuseppe, Viganò Curzio, Villa Luigi.
Motta Visconti. — Rossi dott. Francesco.
Muggiò. — Larocchi Piero.
Olgiate Olona. — Sissa ing. Pier Paolo, Zangiacomi Adolfo.
Pozzuolo Martesana. — Caccianiga Carlo.
Rhò. — Pravettoni Gian Luigi.
S. Angelo Lodigiano. — Società Ciclistica.
Segrate. — Locatelli Giovanni.
Seveso. — Cavazzl Alberto, Cereda Giuseppe, Terraneo Felice, Trecchi Ermenegildo, Vescovini Marte.
Vedano al Lambro. — Corbetta Vittorio.
Vergiate. — Lazzari Mario.
Vimercate. — Colombo rag. Enrico, Corbetta ing. Antonio, Gussi Arnaldo, Gussi Gennaro.

MODENA. — Coppini Antonio, Dondi Alfonso, Luppi Paolo, Pioppi Antonio.
Cavezzo. — Benatti Galileo, Ferrari Calisto, Pignotti Cesare.
Formigine. — Zanasi Giuseppe.
Mirandola. — Giovanninetti Romolo, Lolli avvocato Attilio.
Pavullo. — Società della Torre pel Risveglio Pavullese.
Spilamberto. — Pallotti ing. Aldo.

NAPOLI. — Anatra Emilio, Cacciapuoti Salvatore, Capitani Federico, Colonna Giuliano, D'Ovidio Eugenio, Filangeri di Candida conte Antonio, Furia Arturo, Greco Francesco Saverio, Meringolo Angelo, Muzii Ettore, Poggioli Sante, Riedy Alessandro, Santi rag. Giulio, Spezzafumo Ubaldo.
Portici. — Cambria Antonino, Cassai prof. Goff.

NOVARA. — Battaglia Giovanni, Beruttl L. Enrico, Bottacchi Teodosio, Crespi Ambrogio, Ferrari Luigi, Garbarino Enrico, Garone Cesare, Moggio Luigi, Peroni cav. Giuseppe, Pozzi Angelo, Schenardi Ugo.
Aranco. — Zignone Enrico.
Biella. — Baratti Silvio, Cottino Pietro, Halenke Leopoldo, Lombardi Venanzio, Loria professore Arturo, Magliola Emilio, Magliola Ercole, Magnino Giovanni, Porta Ginseppe, Tasca Giuseppe, Tavolino Angelo, Tofanin Carlo.
Borgomanero. — Righini Carlo.
Borgosesia. — Bruno Marco.
Cerano. — Pollini Francesco.
Coggiola. — Ubertalli Attilio.
Domodossola. — Rimoldi Ferruccio, Urbinati Camillo.
Galliate. — Gambaro Giovanni.
Gozzano. — Cattini Antonio.
Intra. — Nissotti Stefano.
Masserano. — Rondò Eugenio Aimone.
Mongrando. — Pistono dott. Remo.
Ornavasso. — Ceretti Claro.
Pallanza. — Colombaro avv. Francesco.
Quarona. — Cena geom. Luigi, Fila Robattino Guido, Ginella Lorenzo, Sartorio Ferdinando, Zignone Michele.
Romagnano Sesia. — Velo Club.
Ronco. — Penna Giuseppe.
Serravalle Sesia. — Piasio Alessandro.
Strona. — Biola Bianco Rinaldo.
Vercelli. — Vigino Ettore.
Vigliano. — Boschetti Corino, Brovarone Emilio.
Villadossola. — Prola avv. Mario.

PADOVA. — Bareggi Giuseppe, Megighian Aram., Montesanto Umberto, Piazza Giovanni, Zanon Alessandro.
Anguillara Veneta. — Talpo cav. Roberto.
Castel S. Piero. — Dandolo Tullio.
Conselve. — Suman avv. Giuseppe.
Piazzola sul Brenta. — Sicre Luigi.

PALERMO. — Baccalario Gaetano, Barba cavaliere Stefano, Cacciabue Antonio, Circolo Continentale, Combrisson Gervasio, Cuccia Gius., Landi Mario, Pesaro Gino, Unione Ciclistica Palermitana, Vismara Carlo.

PARMA. — Agnoletto Ferdinando, Cantamessa Mario, Dalcò Uberto, De Angelis cap. Ciro, Fainardi conte Enrico, Giuriati Giuseppe, Maghenzano rag. Oreste, Marchesi Ettore, Monguidi prof. Coriolano, Orsini cap. Giordano, Piccone conte Emilio, Salice capitano Francesco, Siliprandi ten. Dante, Solentino Giovanni, Trionfi march. cap. Agostino, Zappetti Luigi.
Salsomaggiore. — Zecchini Claudio.

PAVIA. — Codecà Vittorio, Serena Vittorio.
Bressana Argine. — Barbieri dott. Giovanni.
Casei Gerola. — Cantù dott. Celestino.
Casteggio. — Barbieri Severino, Basil ingegnere Achille.
Castelnovetto. — Bellone Nino, Panizzardi Amedeo.
Dorno. — Villa dott. Alfredo.
Garlasco. — Ciocca Gaetano.
Mortara. — Celada Augusto, Ferraris rag. Umberto.
Vigevano. — Bevagna Domenico, Carughi Luigi, Cova Enrico, Damioli ing. Felice, David Carlo, Massara De Previde geom. Vincenzo, Murro Cesare, Negri Mario, Robecchi avv. Antonio, Vercesi Achille.
Voghera. — Ardizzone Benedetto, Gandolfo Ferdinando.

PERUGIA. — Alberti ten. Riccardo, Fani professor Angelo, Gigliarelli ten. Ugo, Gay Emilio, Salvadori ten. Carlo, Tassi Enrico.
Terni. — Frascatore Alberto.

PESARO. - *Fano.* — Sora Rodolfo.

PIACENZA. — Serena rag. Fortunato.
Fiorenzuola d'Arda. — Barabaschi dott. Paolo, Castellari geom. Giuseppe.
S. Lazzaro Alberoni. — Colli dott. Antonio.

PISA. — Capocchi Enrico, Franzò prof. Vittorio, Giorgi Giorgio, Martinelli dott. Attilio, Navarini ing. Federico, Nuti Marco, Padini Enrico, Pierotti dott. Arturo, Tosea dott. Carlo.

PORTO MAURIZIO. — Marchisio Michele.
Apricale. — Baixin Corradino.
Bordighera. — Biancheri Michele, Ferraris Emilio.

POTENZA. — Amorosino Edoardo, Vitali ing. Vittore.

RAVENNA. — Frassinetti cap. Romeo, Ruboli Giuseppe.
Cervia. — Società di Ginnastica e Scherma, « Forza e Coraggio ».

Coccolia. — Spazzoli Terzo.
Faenza. — Castellani Giuseppe, Giacometti, Nando, Gulmarelli Giacomo, Martini Giuseppe.
REGGIO CALABRIA. — Casino di Società, Tropea Migliorini Luigi.
REGGIO EMILIA. — Bocconi Carlo, Cassoli conte Giuseppe, Fossa conte ing Giovanni, Khiestaller Romano, Liberati Tagliaferri conte Edoardo, Mordini Walter, Riccò Michele, Senni Buratti dott. Ugo, Vezzani Riccardo.
Ciano d'Enza. — Davoli Umberto.
Corticello. — Artioli Archimede.
Rubiera. — Zarotti Fernando.
ROMA. — Alessandrini Romeo, Ambrosi Curzio, Badaloni Luigi, Barchetti Amedeo, Barsella Arturo, Codebò Davide, Del Chiaro Arturo, Di Napi Amedeo, Fassa avv. cav. Pietro, Fioresi Giuseppe, Galanti cap. Umberto, Gualandri Cesare, Guardabassi cap. Oddone, Isgrò rag. Francesco, S. E. Von Lengerke Meyer George, Maggioni ing. Francesco, Mainardi conte comm. Giuseppe, Mocenigo ten. Guido, Niccoli dottor cav. Ugo, Ottolenghi Enrico, Papiri Angelo, Paterra Alessandro, Pericoli Guglielmo, Perino Amilcare, Pompei Candido, Ricci Ugo, Romanelli Leone, Ronchietto Ettore, Sandrini avv. Amedeo, Spinucci ten. Emidio, Stefanini Giulio, Taetti cav. Emanuele, Tentori cap. Tito.
Velletri. — Caracciolo Francesco dei principi Gennetti.
Viterbo. — Brachetti Benedetto.
ROVIGO. - *Adria.* — Fidora Timoteo Abelardo, Piovan Paolo.
Ceneselli. — Tasselli Orazio.
Lendinara. — Guantieri Leonello, Zampollo Lodovico.
SALERNO. — Goss geom. Enrico, Hiesteur cav. Francesco, Ritorti Vincenzo.
Capitello. — Sozzani Alberto.
Sarno. — Squitieri Pasquale.
SASSARI. — Arru Fadda Gavino, Carlini ing. Ant. Erm., Costa Mario, Luchi Pietro, Ottonello Silvio, Pietri dott. Giovanni Andrea, Zicconi Filippo.
Alghero. — Duprò avv. Carmine.
Calangianus. — Columbano avv. Martino, Corda dottor Gaspare, Pes dott. Salvatore.
Maddalena. — Lenzini Ettore.
Martis. — Udella Giuseppe.
Monti. — Panna Pietro.
Oschiri. — Campesi Tommaso.
SIENA. - *Casola d'Elsa.* — Mariotti Pietro.
SONDRIO. — Messi Enrico.
Chiavenna. — Cavadini Enrico, Repossi Carlo.
Morbegno. — Marrè dott. Giulio.
TORINO. — Adolfo avv. Nicola, Aimone Francesco, Aimonetti Cesare, Alberti Aymone Filiberto, Allora Tommaso, Ambrosi Paolo, Ansaldi Eugenio, Antonioli Cesare, Appiano avv. Umberto, Arluno Cesare, Balbiano di Colcavagno march. Eugenio, Balbo conte Luigi, Battaglia Innocenzo, Battagliotti Giulio, Bergia Silvio, Beronzo Luigi, Bertone Francesco, Bianchi comm. Antonio, Bonanni Lod., Borgogno Fortunato, Borra Eugenio, Bruno avv. Carlo, Buniva Felice, Burzio Giovanni, Candelo Giuseppe, Canegallo Giovanni, Cantara Alberto, Capriolo Paolo, Carassi del Villar Alessandro, Cerino Zegna Luigi, Colombo Federico, Comotti Luigi, Conte Giuseppe, Costa dottor Carlo, Cravini Luigi, Cucotti Giuseppe, Dasso Mario, De Giorgis Paolo, Devalle Giacinto, Di Sambuy conte Sen F., Di Trinità conte Paolo, Di Vaglierano conte Ottavio, Dogliotti Giacinto, Fagnoni Domenico, Fagnoni Vittorio, Faldella Ubaldo, Filiberto Pietro, Forestiere Carlo, Fornaseri cav. Alberto, Forneris avvocato Guido, Forni Giovanni, Franchini Giuseppe, Galli Antonio, Gamna Enrico, Gamna Luigi, Gojo Angelo, Grosso Giuseppe, Grosso Stefano, Guglielminetti Giulio, Lanza Giovanni, Leonardi Camillo, Leumann ingegnere Camillo, Lombardi Federico, Lucidi Luciano, Luria rag David, Marchisio Ildo, Marenco Leone, Martini Vincenzo, Miano Faustino, Migliavacca Luigi, Minetto Arturo, Mondini Felice, Monticone Domenico, Moris avv. Renato, Moro Lin Angelo, Motta dott. Mario, Muggio Riccardo Parvopasso avvocato Giacomo, Perocchio Luigi, Perrin Teodoro, Plumpton I. Arthur, Poggi Mario, Polenghi Silvio, Ragazzi Ubaldo Enea, Rasariva Angelo, Revel di St. Andrè, VILLAMARINA marchesa ISABELLA, Rissone Giovanni, Robotti Italo, Rodella Carlo, Ronchetti Corrado, Rubeo gen. Teofilo, Salvaneschi Ettore, San Germano marchese Emanuele, Savanti Giorgio, Silvetti Felice, Società Ginnastica, Trabusso Ettore, Talamona cavaliere Alfredo, Tamagnone avv. Pier Domenico, Testa Ernesto, Testa Giorgio, Testori cav. Alessandro, Treves rag. Elia Emanuele, Vacchino Riccardo, Vallinotto Augusto, Vaso Augusto, Vayra Guido, Venturelli Erminio, Veroli ing. Pietro, Veronelli ing. Giacomo, Vogliotti rag. Giuseppe, Zanoni Eugenio, Zincone Attilio, Zocchi Raffaele.
Aosta. — Pramaggiore Valerio, Vintani nobile Francesco.
Bardonecchia. — Pollovio Giovanni.
Castagnole. — Grella Giuseppe.
Cuorgnè. — Associazione Touristi Cuorgnatesi.
Giaveno. — Bressi dottor Mario, Fenoglio dottor Francesco Giuseppe, Gallo Marchiando Carlo, Moda Ettore, Toma Cesare, Usseglio Giuseppe.
Molaretto Susa. — Gravier Silvino.
Perosa Argentina. — Dolza Pietro.
Pinerolo. — Foglianti Vito.
Quagliuzzo. — Oddone Giuseppe.
Rivarolo. — Cazzulo Luigi.
St. Vincent. — Guidetti Pio.
Strambino. — Pavetti Pietro.
Susa. — Allisio Vincenzo, Ramella Votta ingegner Tommaso.
Tetti Varrò. — Austa Giovanni.
Torre Pellice. — Bleynat Bartolomeo.
TREVISO. — Amistani Alfredo, Bonvicini Umberto, Bragadin Livio.
Casella d'Asolo. — Zanesco Luigi.
Conegliano. — Carpanè Etile
Cornuda. — Carniel Armino.
Farra di Soligo. — Cecconi dott. Ugo.
Nervesa. — Furlanetto rag. Giov. Batt.
Vittorio. — Club Sportivo, Cortuso ingegnere Erminio, Foltran Oscar, Vascellari dottor Aurelio.
UDINE. — Bernardis Lino, Bittante Antonio, Passalenti Felice.
Buia. — Lovisoni dott. Ettore.
Carpaco. — Zolli Antonio.
Cividale. — Zanuttigh Attilio.
Fiume di Pordenone. — Zanolini Italo.
Maniago. — Tami dott. Tomaso.
Montereale Cellina. — Schileo Arturo.
Pordenone. — Polon Elpidio.
S. Daniele. — Unione Velocipedistica Sandanielese.
S. Giorgio Richinvelda. — Mizzaù Pietro.
S. Maria alla Longa. — Bonini Giacomo.
S. Vito di Fagagna. — Giraud Oreste
S. Vito al Tagliamento. — Bianchi Riccardo.
Sedegliano. — Rinaldi Giovanni.
Tarcento. — Alessandri Antonio, Ceresa cavaliere Luigi, Maugold Emilio, Mito Ceresa Angelo, Ton ragioniere Luigi, Valsecchi Francesco.
Tramonti di Sopra. — Crozzoli Michele.
VENEZIA. — Brusomini nob. comm. ingegnere Eugenio, Calandri Ernesto Cesare, Gemardi dott. Giuseppe, Paolucci Andrea, Praloran Giovanni, Premoli Adriano, Rossi Ettore, Silvestri Raul, Turchetti Riccardo, Usseglio Fedele, Volpi comm. Giuseppe *junior*.
Chioggia. — Frizziero avv. Fulgenzio.
Dolo. — Boschetti dott. Guido.
VERONA. — Albarelli Umberto, Baschini Luigi, Trevisani Stanislao.
Bardolino. — Sartorari Ferruccio.
Cerea. — Bigardi Adolfo.
Legnago. — Circolo Cittadino, Marcati Evandro.
Villafranca. — Mendini Alessandro, Faccioli Luigi
Zevio. — Circolo Sportivo Jebethurn.
VICENZA. — Castaman Luigi, Ricci ingegnere Claudio, Voghera Ezio.
Arzignano. — Carradore Dante.
Cismon. — Todesco Giacomo.
Marano. — Zambon Umberto.
Marostica. — Chiminello Gaetano, Fioravanzo Augusto.
Piovene. — Xilo G. B.
Rocchette. — Della Dora Tiziano.
Solagna. — Seramoncin Giov. Batt.
COLONIA ERITREA. - *Massaua.* — Rigoli Dionigi.

ESTERO.

Austria-Ungheria

TRENTINO. - *Borgo.* — Antoniolli Adolfo, Fezzi Giulio, Pernetti Tito, Simeoni Carlo.
Grigno. — Bozzola Ugo.
Levico. — Tomasi Massimiliano.
Mori. — Zauoni Riccardo.
Pergine. — Chimelli Luciano.
Riva. — Piccioni Guido, Pozzini Giulio.
Rovereto. — Rizzi Enrico.
Storo. — Bernardi Ferruccio.
Trento. — Ranzi Giuseppe, Torresani Attilio.
Vigolo Vattaro. — Ponte Pietro.
VENEZIA GIULIA. - *Gorizia.* — Kaucic Emilio, Kovacic Teodoro, Prinzig Ferdinando.
Pisino. — Uicich Ettore.
Pola. — Cramer Franco.
Ronchi. — Bruschina Ugo.
Rovigno. — Ive Pietro Romano.
Sagrado. — Vianello Tullio.
Trieste. — Bidoli rag. Gioachino, Brunati Arturo, Diamant Sigismondo, Dossi Federico, Manzini Carlo, Portoghese Emilio, Tamburini Mario, Zerquenich Enrico, Zudenigo Eugenio, Zudenigo Pasquale.
PROVINCIE DIVERSE. - *Fiume.* — Bortolomei R., Giustich Giovanni, Vezzil Ugo.

Candia (Isola).

Alichianù. — Zivis Elefterio.
Candia. — Acerbo Clorindo.
Canea. — Gambara Gastone, Mautzevelakis Demetrio, Melabianakis Giorgio, Nicolacakis Giovanni, Papadakis Evangelo, Venetakis Emanuele, Voiazakis Emanuele.

Francia.

Avranches. — Provost Paul.
Château de Polignan. — Tallaviques Hector.
Haingen. — Noce Lorenzo.
Levallois Perret. — Clemente Adolphe.
Neuilly sur la Seine. — Barclay E.
Parigi. — Beausasson cav. M. J., D'Agrain visconte Henry, Lamberjach Emile, Mariotti Segato Gino, Meyau Paul, Stein Charles, Tissandier Paul,
Tolone. — Jourdan cav. Giorgio.
Monaco Principato. — Orsetti Francesco.

Inghilterra.

CROFTINLOAN. — GUYER I. CECILIA.

Russia.

PIETROBURGO. — Automobil Club de Russie.

Svizzera.

CANTON TICINO. - *Ascona.* — Signorelli Enrico.
Capolago. — Bottelli dott. Riccardo.
Locarno. — Balli Giacomo.
CANTON GRIGIONI. - *Süs.* — Noli Achille.

Nord America.

NEW YORK. — Dewing Paul.

Sud America.

LIMA. — Béchet Carlo A., Mezzano Angelo, Mirò Quesado Miguel.

Asia.

SMIRNE. — Amadio Romolo, Fragiacomo Rodolfo

Soci annuali al 15 gennaio 1904		N. 37000
„ „ inscritti dal 15 gennaio al 15 febbraio 1904		» 1055
		N. 38055
Morti, irreperibili, depennati dal 1 ottobre 1903		» 535
Soci annuali al 15 febbraio 1904		N. 37520
Soci vitalizi al 15 genn. 1904	N. 574	
„ „ inscritti dal 15 gennaio al 15 febbraio 1904	» 28	» 602
Totale dei soci al 15 febbraio 1904		**N. 38122**

Ufficio di redazione: Touring, Piazza Durini, 7, Milano.
Direttore: Prof. Ottone Brentari.
Gerente: Attilio Dalla Cola.

13244 - Milano, Tip. Capriolo e Massimino
Via San Pietro all'Orto, N. 15
Via Francesco Guicciardini, N. 5

ANNO X - N. 4. PROPRIETÀ LETTERARIA. APRILE 1904.

GRATIS A TUTTI I SOCI DEL TOURING

Ricordiamo che

l'Assemblea generale ordinaria dei soci del T. C. I.

ha luogo a Milano il giorno 10 aprile corrente, alle ore 15, nel salone della Borsa nel Cordusio, coll'ordine del giorno pubblicato nel numero di marzo della *Rivista*.

Pagamento della quota per il 1904.

Per l'art. 15 dello statuto, i soci annuali hanno l'obbligo d'inviare alla Sede centrale la quota **prima del 15 gennaio.** Anche quest'anno, per deliberazione del Consiglio, e per comodità dei soci, tale limite è stato prolungato a tutto febbraio.

Passato quel termine era impossibile attendere ulteriormente; e perciò a datare **dal primo marzo si sono iniziate le pratiche di esazione,** facendo recapitare al domicilio dei soci un assegno postale d'una somma comprendente la quota e le spese; e precisamente:

L. 6,20 per i soci di Milano,

L. 6,55 per i soci del resto d'Italia,

L. 8,55 per l'estero.

La Direzione sarà grata intanto a tutti quei soci che, per agevolare il non indifferente lavoro d'ufficio, invieranno sollecitamente la rispettiva somma predetta direttamente alla Sede centrale (piazza Durini, 7, Milano).

Servirsi, a preferenza, di **cartolina-vaglia**; indicare **sul talloncino** e non altrove, nome, cognome, indirizzo, e le parole **per quota 1904.**

Appena ricevuto l'importo, l'Amministrazione invierà il talloncino **color violetto** da applicare alla tessera valida per il 1904.

***

Soci a pagamento quinquennale.

I soci a pagamento quinquennale (**L. 30** per l'interno, **L. 40** per l'estero) ricevono **gratis** un elegante **distintivo** d'argento.

Chi ha già pagata la quota può diventare socio per cinque anni inviando L. 24 se per l'interno, L. 32 se per l'estero.

ABRUZZO

I.

La Figlia di Jorio.

Al coro di laudi che da tante colonne di giornali e periodici s'alzano al cielo per plaudire all'ultima felice concezione dannunziana, vuole unire la voce sua anche la *Rivista*.

Organo d'un sodalizio che si propone, come parte prima del suo programma, di far conoscere ed amare l'Italia, plaude essa al poeta che richiama, in maniera così possente e suggestiva, l'attenzione del pubblico italiano sulla splendida regione «fra la montagna e il mare», dalle nevi del Gran Sasso e della Maiella alle onde azzurre dell'Adriatico, dalla provincia di Aquila tutta chiusa fra i monti, a quelle di Teramo e Chieti baciate dalle onde.

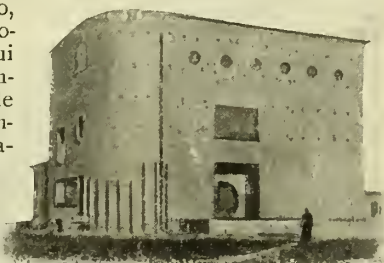
Riprod. vietata. Fot. Varisco Artico e C. - Milano.
Gabriele D'Annunzio.

Colla *Figlia di Jorio* (così freneticamente applaudita, per tante sere, al Lirico di Milano, così graziosamente pubblicata da quei maghi dell'arte editoriale che sono i Fratelli Treves), Gabriele D'Annunzio, oltre che darci un'alta opera d'arte, anche rese un grande servizio al suo paese, di cui ora tutti parlano; e come non si possono rammentare le località i cui nomi furono scolpiti in caratteri di marmo immortale dall'Alighieri o dal Carducci senza ricordare i versi di quei grandi, così non si potrà pensare all'Abruzzo senza pensare anche, per naturale associazione d'idee, alla *Figlia di Jorio.*

Chi era mai e quando visse e soffrì codesta sfortunata creatura, che sapeva destare amori selvaggi che la addoloravano e sempre, e, senza mai far male, spargeva sulla sua via tante sventure? Donde venne, dove andò la strana figura misteriosa di fanciulla selvaggia, che al pittore di Tocco di Casauria, che al poeta di Francavilla al Mare, seppe ispirare un quadro indimenticabile, ed un'indimenticabile opera d'arte? Non c'importa il saperlo; non possiamo

qui fare una critica artistica o letteraria; ma ci basti ricordare quei due monumenti d'arte che tanta luce irradiano sull'Abruzzo.

Francesco Paolo Michetti.

Il poeta imagina che l'azione da lui verseggiata siasi svolta « nella terra d'Abruzzi, or è molt'anni »; e tale indeterminatezza di tempo e di luogo gli permette di delineare tutte le caratteristiche della sua gente, senza riguardo a limiti di tempo e di spazio, e di presentarci, assieme a certe costumanze (iu gran parte ancora vive al giorno d'oggi), altre costumanze sulla *patria potestas*, sulla giustizia resa dal « popolo giusto », non oggi, ma « or è molti anni » ; e così noi ci vediamo davanti, vivo e palpitante, rappresentato con sintesi meravigliosa, da pochi contadini e pastori, tutto l'Abruzzo forte e gentile, superstizioso ed ospitale, poeta nell'anima ed invaso da arcano terrore, che cerca il futuro ed ha orrore dei presagi, che, figlio dei Marsi e dei Peligni, ricorda la fama che essi avevano di maghi ed incantatori, che crede in Dio, nella Madonna, in san Giovanni Decollato (di cui vede « il capo mozzo dentro il sole »), come crede nell'angelo santo, nell'angelo apostatico, nella malia, nei malefizi, contro cui tenterà tutti gli scongiuri, dalla spiga di meliga rossa, sino alle cantilene senza senso che si paia.

Villino e studio del pittore F. P. Michetti a Francavilla al Mare.

E assieme alle donne del parentado, le quali portano svariati doni alla sposa o si fanno lamentatrici intorno al cadavere dell'assassinato, del padre ammazzato dal figlio per causa di geloso amore per la stessa maliarda, e al « capoccio fornito » che ha gli scudi cuciti entro la cintura, ed al pastore Aligi sempre misticamente trasognato, e alla madre dei dolori, e alle tre sorelle gentili come tre grazie piangenti, ecco che conosceremo il Santo della montagna che « sa le potenze del Signore » e libera gli invasati dal demonio; e il cavatesori che, con quella sua forcina può scoprire « dove i tesori sien nascosti a pie' dei morti che son morti or è cent'anni, or è mill'anni »; e la vecchia dall'erbe che conosce « tutte l'erbe che sanano la carne cristiana », e sa « la virtù di tutte le radici » ; e nello sfondo, vedremo i mietitori vestiti di liuo e pazzi di sole e di vino, ed i pastori vestiti di pelli, e sentiremo « il canto della compagnia che varca la moutagna per andare forse a Santa Maria della Potenza », e intravederemo « i pascoli verdi, i gioghi nevati, le nuvole erranti » intorno alla Maiella con tutte le sue nevi.

Aquila degli Abruzzi.

Porta del Castello di Aquila.

Ove imagina il D'Annunzio il suo poema? Non si possono precisare luoghi, come non si possono precisare tempi; e come il Manzoni ha imaginato il suo romanzo in territorio di Lecco, in generale, dandoci nel suo complesso l'idea della regione, ma conservandosi piena libertà per quanto riguarda i particolari, così il D'Annunzio fa col suo Abruzzo. Soltanto, ad un dipresso, e per limitare il vasto teatro, noi ce lo imaginiamo in provincia di Chieti, a nord della Maiella, fra essa e la Pescara, sul versante adunque verso l'Adriatico. Il primo ed il terzo atto hanno luogo presso Norca, nella contrada dell' Acquabona, giù nella regione bassa; e di lì, passando per Capracinta, e salendo per burroni, si va su alla grotta scavata nel calcare, che vediamo al secondo atto, su fra i burroni, su presso il valico fra i due mari, presso il valico che conduce a Roma; ma voi cerchereste certamente invano, sulle carte o nei dizionari

Francavilla al Mare.

Porta della chiesa di Santa Maria di Paganica.

geografici, i nomi d'Acquabona, Capracinta o Norca. Essi uscirono, assieme con i versi adamantini, dalla mente del poeta; il quale non certo volle darci un trattato di geografia oppure una guida, ma bensì offrirci un concetto generale del suo Abruzzo, mettendo nella bocca del pastore le parole che mille pastori da anni ed anni vanno cantando alle loro belle, e prendendo le imagini ed i colori dalla terra e dai costumi, dall'ulivo che sotto il vento cambia di colore, dal fuso e dall'arcolaio, dalle stelle marine e dalle genzianelle dei monti; e così, invece di far passare sulle nostre scene (come troppi ormai fanno con desolante insistenza) i frolli frequentatori delle case equivoche di Parigi, e costumi corrotti di carattere troppo internazionale, ci presenta una parte di popolo vero, di popolo nostro, ci conduce in una terra nostra, terra antica, terra italiana, e richiama l'attenzione di noi tutti su una perla d'Italia poco conosciuta, e pur così degna di studio e d'attenzione.

Questo volevamo rilevare nella nuova opera del D'Annunzio; di questo vogliamo ringraziarlo a nome dei turisti d'Italia!

II.

Due guide dell'Abruzzo.

Approfittiamo di questa splendida occasione per parlare d'una interessante guida dell'Abruzzo già uscita, e per preannunziare la guida itineraria dell' Abruzzo, che verrà presto pubblicata dal Touring.

Enrico Abbate, autore della veramente classica Guida del Lazio, ha aggiunto a quel lavoro un altro splendido esempio di pazienti ricerche, e come già del Lazio, ne ha fatto dono alla Sezione di Roma del C. A. I., che l'ha pubblicato in un grossissimo volume, corredato di carte.

Due appunti, di indole affatto estrinseca, ma non disprezzabili, si possono muovere alla guida dell' Abruzzo ed è bene sbrigarsene, perchè resti poi l'ammirazione per tutte le altre qualità intrinseche ben più importanti.

1º La guida è di una incomodità di maneggio fenomenale. Un volume di un migliaio di pagine non è affatto trasportabile in escursione. E' lo stesso errore commesso pel Lazio, che tutti tagliano in parecchi volumetti. Almeno una divisione s'imponeva, quella della parte generale dalla parte descrittiva propriamente detta.

2º Il prezzo, di 12 lire, che è proprio poco popolare.

In tale prezzo è compreso quello delle carte unite. Ora le carte sono quelle dell'I. G. M. al 100000, riprodotte in aggruppamenti speciali. Sono dunque carte già note e in mano di molti, forse della maggior parte degli acquisitori della guida.

Sarebbe forse stato più opportuno, in quest'opera originale a piccola tiratura, tralasciare le carte, che nulla aggiungono al valore del lavoro, e mettere questo alla portata di un molto maggior numero di persone, facendolo pagare la metà.

La pubblicazione di carte note ha un valore, secondo noi, solo in quanto avvenga in modo di popolarizzare cognizioni in campi, che altrimenti non avrebbero acceduto a dati studî Così, p. e., il Touring non ha fatto nulla di nuovo colla pubblicazione dell'Italia al 500000, ma il valore di questa pubblicazione consiste nell'avere diffuse 200 000 copie di quella carta.

La figlia di Jorio, quadro di F. P. Michetti.

Ad ogni modo questo è un dettaglio. L'importante è il lavoro, poderosamente impostato su di un lungo studio, una conoscenza profonda dei luoghi, una pratica finissima nel raccogliere quel tanto di notizie che interessa, vagliando le attendibili notizie dalle frottole.

L'Abbate ha mantenuto il suo stile corretto e misurato, ma in cui vibra sempre pure il calore dell'entusiasmo. Per verità il paese descritto è meraviglioso e variatissimo. L'Abruzzo teramano, il chietino e l'aquilano sono così diversi di altimetria, di orientamento orografico, di risorse naturali, che fisionomia fisica e morale degli abitatori e pertanto ogni manifestazione sociale ne furono influenzate. L'Abruzzo è ancora una delle regioni ove possono rifugiarsi i turisti amanti di fare quasi delle *esplorazioni* in pieno centro d'Italia. Un uomo d'affari, che da una città industriale fa una scappata ad un'escursione abruzzese, si trova di colpo trasportato in paese vergine, con un senso di riposo indescrivibile.

La guida, dopo la prima larga trattazione generale, che descrive l'Abruzzo da ogni lato scientifico, ha la seconda, la vera guida turistica, aggruppata secondo l'abitudine dell'Abbate intorno ai principali centri orografici. Questa parte è preziosissima, esauriente, ricca, senz' essere prolissa, suggestiva, opportunissima nella scarsità di notizie sull'Abruzzo.

Ma ora occorre possedere ancora una quantità di dati relativi all'Abruzzo che, più di ogni altra regione sarà visi-

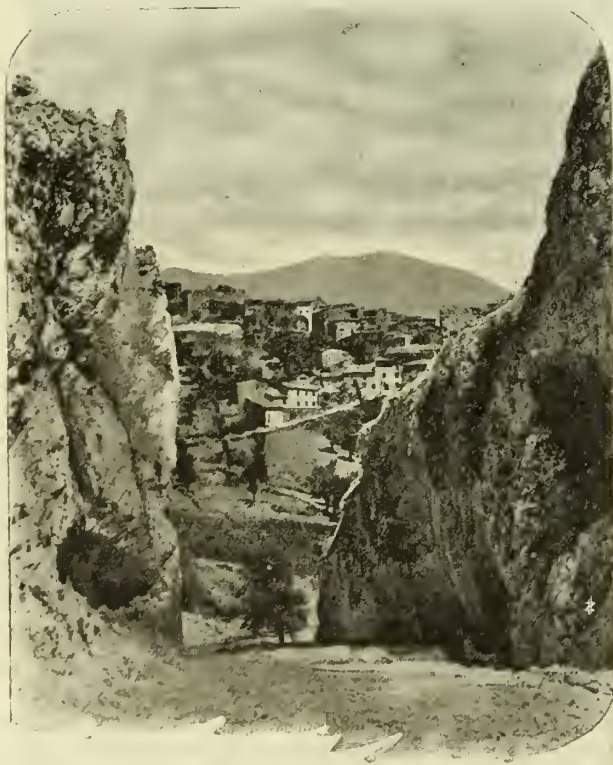
tata in bicicletta, in automobile, a piedi, a cavallo, in carrozza per la semplice ragione che le ferrovie sono scarse, e d'altronde il paese è proprio di quelli che bisogna vedere, ben meglio che dal finestrino d'un vagone.

E i turisti hanno bisogno di sapere chilometri, salite e discese, strade ed incroci, hanno bisogno di quel filo di Arianna, base della loro escursione, che è dato loro da una *Guida itineraria.*

Santuario della Madonna del Lago.

A questa si accinge il nostro Bertarelli, che va e viene dal l'Abruzzo, ed ha messo ora l'ossatura del lavoro e sta sviluppandolo per darlo quest'anno ai soci del Touring.

Le tre ferrovie abruzzesi appoggiano la rete delle loro strade a quelle descritte già nelle guide delle Marche, dell'Umbria, del Lazio e della Campania.

Purtroppo di queste strade vi sono notizie scarse e imperfette. Molte di esse sono di recente costruzione e i dati cartografici relativi non esistono ancora.

Aversa vista dalla Valle del Sagittario.

Il lavoro più difficile è di poter raccogliere elementi sicuri di queste strade per ridurre al minimo i sopraluoghi e i rilevamenti sommarî, i quali non possono dare che risultati approssimativi.

Si stanno facendo in questo senso, pratiche cogli uffici governativi, i provinciali, i comunali.

E' certo che la guida del Touring, mettendo tra le mani dei 40000 soci la dimostrazione, che non soltanto dalla litoranea, ma da cento altre pur attraverso l'Apennino si penetra più o meno comodamente nell'Abruzzo dalla provincia di Ascoli, Perugia, Roma e Caserta, si viene grandemente a rompere quella muraglia di mistero che sembra ancora circondare la magnifica regione che dal Pizzo di Sevo ai monti del Sannio, dal piano di Casoli a quello di Pescara, dal Gran Sasso alla Maiella, raccoglie tante e così poco note bellezze.

III.

Le stazioni climatiche dell'Abruzzo.

Nella *Rivista Popolare* dell'on. Napoleone Colaianni leggiamo un interessante corrispondenza scritta da Casoli (circondario di Lanciano, provincia di Chieti) dal signor Ferdinando de Cinque, il quale considera l'Abruzzo dal lato geografico,

Valle del Sagittario.

agricolo, industriale, economico, politico, ed anche sotto il lato dello « sfruttamento naturale ». E' questo il punto di vista che più direttamente interessa a noi; e di quell'articolo riportiamo perciò il seguente interessante brano:

« Geograficamente l'Abruzzo è una regione bella. In grandissima parte montuosa, ricca di acque, nè molto boschiva; mare, colle e monte in celere susseguenza, con rapidità di mutamento climatico, che rende il cielo sempre multicolore. Le torme dei fiumi pei vallati profondi, le colline olivate come greggi accavallantisi al mare, i dossi nodati e coerenti dei monti liberi in un giro ampio in cospetto del cielo; il mare che rifulge ad ogni bocca di valle e ammicca a ogni altura e fugge ampio dalle coste Tirrena ed Adriatica, offrono la varietà che rallegra lo sguardo, ed ogni natural condizione alle più molteplici esigenze di stazioni climatiche. Aurore e tramonti dalle cime del Gran Sasso, della Maiella, pel cielo divenuto più vasto del pensiero, fra l'erme solitudini delle montagne devote, ricongiungono direttamente l'animo dello spettatore al primitivo

spirito eroico, che slancia in quel mondo di vapori figurativi la violenza delle passioni mitologiche, e offre il cielo a palcoscenico di tragedie cosmogoniche. E' così alto il respiro delle nostre cime, che par vi alitino i secoli, e vi si svolga in forma sensibile la vita densa dell'eternità; monti e cielo confondono la loro anima in cospetto del mare, e

Costumi abruzzesi.

questo sempre e continuamente fra capellature di vapori sanguinolenti, fra piani di porpora e fiumi d'oro liquido, quali ampli e placidi, quali scaturienti ed agili come serpentelli; sono spettacoli di tutti i giorni. Ma per che bene? Forse per la spiritualità del pastore, che levi il suo inno al sole dalle rupestri solitudini nelle aurore estive? In giù

Costume abruzzese.

poi altipiani vasti fino a cinque miglia a 1300 sul mare, boschi insinuantisi fra picchi merlati, valli fresche d'ombre e di acque e spiagge placide che vincono l'azzurro dell'aria.

« Ma in regime economico la bellezza si traffica: e, pur troppo da noi tal merce non è compresa nel campo commerciale, ed è così lontano il concetto dello sfruttamento naturale, da non posseder tutto l'Abruzzo che due sole stazioni di salute, l'una climatica a Roccaraso, l'altra climatica e termale a Caramanico. E sì che si potrebbe trasformarlo in una Svizzera, aprendo con sicurezza di riuscita l'industria dei forestieri. Ma, per ora, col concetto manca quel grado di civiltà ed, anche, di benestanza minima, che possa preparare il godimento delle bellezze naturali, e assicurare un ambiente decoroso al forestiere. Poichè, è doloroso il confessarlo, nelle nostre più reputate stazioni balneari gli abitanti si adoprano discretamente a disgustarlo con la tircheria dei piccoli guadagni, mentre non hanno spirito da tentare i grandi; e con una certa rudezza di scorza d'albero nelle parole e nei modi, e con un sistema abbastanza primitivo di costumi, ed una barbara oltracotanza per tutto e tutti, addimostrano di essere gente onesta sì, ma non così gentile, come corre fama, se gentilezza sia anche civiltà. Era necessario dirlo, poichè è necessario divenir più civili. Solo a questa condizione noi riusciremo ad afferrare la virtù commerciabile delle nostre bellezze, e ne trarremo profitto; per ora attraiamo gli spiriti desiosi di aria selvaggia ».

IV.

Le nostre incisioni.

Diamo qualche breve cenno sulle incisioni che adornano i precedenti articoli.

Il poeta **Gabriele D'Annunzio** nacque a Francavilla al Mare (provincia di Chieti) il 12 marzo 1864. E' troppo noto il suo nome perchè occorra illustrarlo, sono troppo lette le sue opere perchè occorra elencarlo. La sua ultima opera *La figlia di Jorio*, tragedia pastorale in tre atti, che fa trionfalmente il giro dei teatri d'Italia, venne pubblicata in elegantissima edizione dai fratelli Treves di Milano, in un volume in carta rigata, ornato da Adolfo de Karolis con disegni imitanti le incisioni in legno dei primi tempi della stampa (L. 4). Il D'Annunzio è, naturalmente, socio del Touring.

Il pittore **Francesco Paolo Michetti** nacque a Tocco di Casauria (provincia di Chieti) il 2 ottobre 1851. Vive di solito a Francavilla al Mare.

Una delle sue opere più conosciute, è il grande quadro *La figlia di Jorio*, esposto ed ammirato per la prima volta a Venezia, e contenente (con artistico capriccio) una figura senza testa. Il quadro del Michetti e l'opera teatrale del D'Annunzio ebbero ispirazione dalla leggenda popolare; e si dice che il personaggio di Aligi sia stato ispirato al D'Annunzio dal pastore di mezzo (che sembra incantato) nel gruppo dei tre.

Il D'Annunzio dedicò il suo romanzo *Il Piacere*, al Michetti, chiamandolo « acuto conoscitor di anime, quanto grande artefice di pittura », ed il *Trionfo della morte* chiamandolo « cenobiarca ». Il Michetti è appassionato automobilista, e fra i più vecchi soci del Touring, di cui fu anche per qualche tempo Console.

La pittoresca **Valle del Sagittario** (affluente di sinistra del Gizio), è nella provincia di Aquila, circondario di Solmona. Di questa valle la nostra *Rivista* parlò nel suo numero dell'agosto 1900. A 17 chilometri da Solmona, salendo su per la detta valle (detta anche *Acqua della Foce*), ed uscendo dal grandioso burrone si giunge al Lago di Scanno (periferia 4 chilometri, profondità 35 metri); e sulle sponde di questo sorge, all'ombra delle quercie, il venerato santuario della **Madonna del Lago**. Le gole del Sagittario cominciano presso Aversa (ab. 1934), che è a 12 chilometri da Solmona, a 610 metri sul mare.

La città di **Aquila** (ab. 21,261), capoluogo d'una delle tre provincie abruzzesi, sorge a m. 721 sul mare presso la valle dell'Aterno. La città è cinta da mure antiche, compiute nel 1316, già difese da 86 torrioni ed interrotte da 12 porte, ora ridotte a 6.

Il **Castello di Aquila** venne eretto nel 1534 dal vicerè Don Pedro di Toledo. Ne fu architetto Pier Luigi de Scriva Valentino; quello stesso che nel 1558 eresse a Napoli il Castel Sant'Elmo. Nel circondario di Aquila è la borgata di **Paganica** (ab. 6021), a 650 metri sul mare, presso il torrente Raiale. Notevole è in essa fra altro la porta della Chiesa di Santa Maria, costruita nel 1308.

Note Fotografiche

Alcuni nuovi preparati specialmente utili ai turisti.

Tra le molte decine di nuovi preparati che le case fabbricanti d'articoli fotografici hanno messo testè in commercio scelgo i seguenti che possono riuscire sopra tutto utili ai dilettanti turisti.

Unal. — Con questo nome la notissima Actien Gesellschaft für Anilin Fabrication di Berlino ha messo in commercio un preparato il quale rappresenta il *non plus ultra* della comodità pel dilettante in viaggio. Trattasi di capsulette di volume minimo che contengono una polvere unica che sciolta in 100 gr. d'acqua (un decimo di litro) dà immediatamente un ottimo bagno di sviluppo. Questo bagno ha una composizione identica al ben noto rivelatore Rodinal, che è messo in commercio in forma concentratissima, ma ha su quello il vantaggio di non essere liquido.

Pregato dalla casa di Berlino, ho esperimentato le proprietà rivelatrici dell'unal per diversi scopi, la sua conservabilità allo stato solido e disciolto, ecc., e non posso che raccomandarlo.

Viraggio fissaggio all'oro Bayer. — Ogni dilettante desidera ottenere nelle carte a stampa diretta (aristotipica, citrato, solio, celloidina e simili) le immagini più belle e più stabili col minor disturbo e colla maggior facilità. I bagni di viraggio separato all'oro sia per le tinte che forniscono, come per la stabilità dell'immagine meriterebbero la preferenza se non presentassero due inconvenienti molto gravi pel dilettante: difficoltà d'uso e complicazione d'operazioni. Quasi tutti i dilettanti ricorrono pertanto ai bagni di viraggio fissaggio e poichè la preparazione di tali bagni non è del tutto semplice, si ricorre in generale ai preparati del commercio. Ma di questi, molti li chiamerei affastonamenti di prodotti chimici, in cui il prezioso metallo, che è la causa principale del viraggio bello e stabile cioè l'oro, o manca affatto o se vi è trovasi in quantità minime e spesso associato così irrazionalmente ad altri corpi da renderne nulla l'azione perchè resta nel residuo. Altri che al momento della preparazione e per qualche tempo sono atti a intonare bene, perdono almeno in parte col tempo questa facoltà causa appunto le reazioni chimiche che avvengono in seno alla massa liquida o solida e che hanno per effetto di rendere l'oro inutilizzato. I preparati solidi che sono i soli comodi pei dilettanti turisti, danno inoltre sempre dei bagni torbidi che si devono filtrare o decantare per l'uso e che s'esauriscono con gran rapidità.

E' quindi una vera e sentita lacuna quella che ha colmato la fabbrica Farben fabriken vorm. Friedr. Bayer e C. di Elberfeld, fabbricando e mettendo in commercio col nome di *sale viro-fissatore all'oro* un preparato eccellente sotto ogni rapporto. Sciolto nell'acqua dà un bagno limpido che si conserva tale molti giorni; il bagno appena preparato dà lo stesso risultato come dopo qualche tempo, mentre tutti gli altri preparati del genere, messi in commercio allo stato solido, anche prescindendo dalla necessità di attendere per filtrarli o decantarli, non dànno in generale buone tinte che dopo aver lasciato a sè il liquido alcune ore o da un giorno all'altro per dar tempo ai varî componenti di reagire l'uno sull'altro. Il nuovo preparato Bayer invece ha già subito durante la fabbricazione trattamenti speciali che lo rendono immediatamente atto all'uso dopo disciolto. A giudicare dalle splendide e stabili tinte che questo nuovo preparato fornisce con tutte le carte a stampa diretta, devesi dedurre che esso contiene veramente, come afferma la casa, una forte dose d'oro. Inoltre esso non andando soggetto come gli altri a facili decomposizioni non dà mai copie coi bianchi sporchi o gialli addirittura.

Tutto quanto ho detto risulta da accurate prove comparative e ricerche fatte nel mio laboratorio chimico, e c'è da augurarsi che questo nuovo preparato della casa Bayer trovi quel favore che merita, ciò che varrà a diminuire assai il numero degli insuccessi nella stampa positiva. Questo stesso preparato è messo in commercio anche in pastiglie che non differiscono affatto pei caratteri dalla polvere e sono più comode in viaggio evitando le pesate.

Rivelatore colorato per lo sviluppo in piena luce. — La ditta Mario Ganzini di Milano (1) ha messo testè in commercio un preparato rivelatore speciale che sciolto nell'acqua dà direttamente un bagno di sviluppo colorato pronto per l'uso. Il turista in viaggio, munendosi di alcune capsule di questo nuovo preparato, non ha più bisogno di portarsi lampade rosse e di cercare un locale affatto oscuro per lavorare di giorno. Qualunque locale in cui si siano chiuse le imposte e reso minima l'entrata di luce, potrà servire per togliere rapidamente la lastra dal telaio o dal magazzino e introdurla nella bacinella contenente il bagno rivelatore. Se la luce che entra è tuttavia troppo notevole, basterà coprire la persona con una coperta da letto. Una volta che la lastra è nella bacinella in cui si sia posto una quantità di bagno sufficiente per avere uno spessore di liquido di circa 2 cm., si può o portare la bacinella alla luce diffusa (non troppo intensa), o accendere nel locale una candela o una lampada elettrica e seguire così, senza alcuna fatica, la venuta dell'immagine, perchè la colorazione gialla del rivelatore permette la più grande facilità d'osservazione. Non altrettanto avviene pei rivelatori o bagni colorati in rosso per esempio la Coxine).

Tolta dal rivelatore la lastra si passa rapidamente nell'iposolfito stando in locale buio e sotto una coperta. Ho esperimentato questo nuovo preparato e mi sembra assai raccomandabile perchè oltre alla grandissima comodità che offre a chi viaggia, fornisce negativi ottimi per modellazione d'immagine e vigore.

Pellicole per tricromia. — In altro numero ho parlato della nuova montatura detta Vidil delle pellicole arrotolate.

Le pellicole Vidil sono separate una dall'altra e tra esse vi sono degli intermezzi di carta translucida che funziona da vetro smerigliato e permette d'osservare in antecedenza la veduta che si vuol fotografare. La stessa casa fabbricante di queste pellicole ha avuto ora un'ottima idea, quella di fornire pellicole a serie di tre, ciascuna delle quali porta davanti una pellicola colorata che funziona da filtro di luce. Così con un semplice apparecchio a pellicola fermato solidamente sopra un piede, qualunque dilettante potrà con tutta semplicità eseguire dal vero in pochi secondi i tre negativi per tricromia, da cui ricavando dei diapositivi colorati col metodo per imbebizione (che non è difficile) e sovrapponendo i tre diapositivi monocromi può ottenersi una superba prova trasparente a colori. I lettori che hanno seguito queste Note nello scorso anno sanno che cosa è la tricromia, la quale coll'introduzione di queste pellicole fa certo un notevole passo verso la praticità. Queste pellicole sono ora in esame nel mio laboratorio.

Immagini verdi. — Uno dei toni fotografici più difficili da ottenere è il tono verde deciso, il quale si presterebbe spesso assai bene per soggetti di paesaggio. Nel 1903 io ebbi a consigliare all'uopo un bagno d'intonazione basato sul principio della sostituzione all'argento che costituisce l'immagine di due composti, uno bleu e uno giallo, dal cui complesso può appunto risultare il tono verde della gradazione voluta. I due composti, che io misi a profitto, sono il ferrocianuro ferrico (bleu di Prussia) e il ferrocianuro di vanadio, il quale ultimo è di un bel giallo. La formola che io ho consigliata e che tal quale o alquanto modificata, è stata anche all'estero sperimentata con successo, è la seguente:

Cloruro ferrico	gr.	12
„ di vanadio	„	10
„ d'ammonio	„	25
Acido cloridrico puro	„	25
Acqua	litri	2 ½.

(1) Per norma dei lettori l'autore di queste Note fotografiche non fa parte nè di questa ditta nè d'alcun'altra casa commerciale.

Le prove su carta al bromuro vengono prima immerse in una soluzione 5 per cento di prussiato rosso finchè l'immagine si mostri notevolmente sbiadita, eppoi si lavano e si immergono nel bagno indicato sopra, ove si ottiene in breve il tono desiderato. Per facilitare la dissoluzione del cloruro di vanadio si scalderà questo coll'acido cloridrico eppoi si aggiungerà l'acqua e il resto. Aumentando un po' il cloruro ferrico si hanno toni più bleu, diminuendolo invece si hanno toni di un verde più giallo.

Corso di fotografia alla Scuola del libro di Milano.

La Scuola del libro, mercè il valido appoggio portatole dalla Società Umanitaria, dispone ora, nel palazzo in cui s'è da poco trasferita (via Kramer, 4), di grandiosi locali e di abbondante macchinario e materiale, che le permettono di dare grande impulso a tutti gli insegnamenti che direttamente o indirettamente interessano l'industria del libro. Tra questi insegnamenti vi sarà un corso elementare teorico-pratico di fotografia tenuto dall'autore di queste Note.

Il corso comincerà in aprile e sarà tenuto nelle ore serali dei giorni feriali. Ad esso potranno inscriversi quanti s'interessano di fotografia per professione, scopi scientifici o per diletto.

Al corso di fotografia seguiranno corsi speciali teorico-pratici con esercitazioni sui principali processi fotomeccanici.

Prof. RODOLFO NAMIAS.

ESPOSIZIONI

Esposizione di Bologna.

Turismo e arte.

Fervono i lavori per la buona riuscita della Esposizione, della quale è ormai largamente assicurato l'esito.

Il preventivo della spesa è di oltre L. 60000.

L'Esposizione verrà visitata dal Re, che in tale occasione visiterà per la prima volta Bologna.

Il ministro d'agricoltura, industria e commercio, onorevole Luigi Rava, ha accettato l'alto patronato dell'Esposizione.

* * *

La commissione ordinatrice (composta dei signori Beccari prof. Balbo, presidente; Sandoni Alberto, vice presidente; Baruffi Alfredo; Bompard Luigi; Bonora maestro Alfredo; Dal Forno Jacopo; Forti dottor Alfredo; Martelli Ernesto; Tozzi maestro Gaetano; Veronesi Giovanni) della Esposizione Nazionale, promossa dal Consolato di Bologna del Touring, dirige agli artisti italiani il seguente appello:

« Nel maggio prossimo venturo, in Bologna, sotto gli auspici del Touring Club, si inaugurerà una Mostra nazionale che ha lo scopo di far conoscere il grande sviluppo portato dal turismo all'industria italiana.

« Tale civile intendimento non è il solo nè il più elevato del Touring: la sua missione è assai vasta, ed i suoi mezzi potenti gli danno forza per poter concorrere al miglioramento sia intellettuale, sia materiale degli Italiani.

« Uno dei più nobili suoi scopi è quello di far amare ai figli d'Italia le molteplici bellezze artistiche e naturali della loro patria, bellezze tanto ammirate ed invidiate dagli stranieri, che si affollano tutto l'anno nelle città del nostro bel Paese. Accendere nei cuori ignari italiani l'ammirazione per tali bellezze ed alimentarla in quelli già per esse infiammati è intendimento sì altamente patriottico che il Touring sente di dover attuare con tutta la sua giovanile e balda energia.

« Ed è perciò che accanto alla Mostra puramente industriale di Bologna, il Comitato generale ha deliberato di aprirne una speciale per l'Arte, per questa grande idealità che è fra le più gloriose del genio italiano, e che, mentre tanto beneficio può avere dalla vita turistica, d'altra parte molto aiuto morale ed intellettuale può offrire per l'attuazione della missione del Touring.

« In questa Mostra nazionale si raccoglieranno tutte le manifestazioni artistiche che abbiano avuto origine od impulso da intendimenti turistici o che in qualsiasi modo concorrano ad illustrarli. L'Alpinismo, il Ciclismo ed ogni altra specie di *sport* hanno certamente scopi assai affini a quelli dell'Arte: quelli, come questa, ne hanno uno comune nel cercare il diletto dell'anima umana nella contemplazione e nel godimento delle bellezze naturali.

« E' fiducia piena del Comitato che gli artisti italiani vorranno concorrere con entusiasmo alla festa geniale che il Touring offre all'Arte, inviando fra le loro opere quelle che meglio corrispondano ai caratteri indicati nello speciale Regolamento pubblicato. In tal modo essi, oltre che aggiungere onore e fama ai loro nomi, meriteranno altresì l'ammirazione della patria per il loro sussidio dato all'operosa ed incessante lena del Touring nell'educazione civile degl'Italiani ».

Noi auguriamo e speriamo che questo appello troverà eco larga e feconda, e che la mostra così genialmente ideata sarà una novella, eloquente e completa illustrazione del motto del Touring: *Vi et mente!*

* * *

Alla Mostra artistica dell'Esposizione turistica (che avrà luogo in Bologna dal 15 maggio al 27 giugno anno corrente), possono concorrere gli artisti nati e residenti in Italia.

E' lasciata facoltà alla Commissione speciale di invitare personalmente quegli artisti che per il loro valore possano aggiungere lustro e decoro alla Mostra. Questi però si dovranno presentare *fuori concorso.*

Sono ammesse opere d'arte spettanti ai seguenti gruppi:

A) Disegni, impressioni, appunti e ricordi artistici di viaggi, ascensioni alpine, gite turistiche, ecc., ecc. Tali disegni saranno originali, eseguiti dal vero, onde ad essi rimanga ben definito il carattere turistico.

B) Pitture all'olio, all'acquarello, a tempera, a pastello, rappresentanti: paesaggi alpini, marine, scene campestri, ecc., ecc. — tipi, usi e costumi contemporanei, caratteristici delle varie regioni italiane — scene militari, di caccie, pesche, ed altri generi di sport.

C) Sculture in marmo, bronzo, terracotta, gesso, legno, ecc. che riproducano soggetti turistici.

D) Acqueforti, litografie, incisioni in legno, in rame, ecc., a bianco e nero, o colorate, che illustrino scene, episodi e macchiette turistiche.

E) Cartelloni-reclame artistici per le industrie turistiche, viaggi e feste sportive.

Pel movimento dei forestieri

Per il concorso dei forestieri nel Trentino.

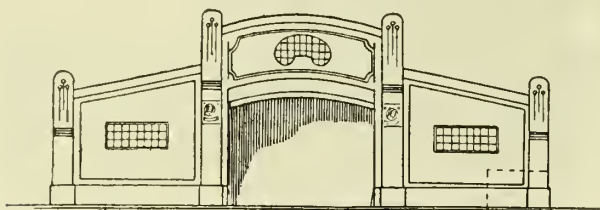
La Società per l'incremento del concorso dei forestieri nel Trentino ebbe dei momenti di grande attività; ma da qualche tempo (se ne eccettuiamo il Comitato di Rovereto) dà scarsi segni di vita.

Ebbe luogo di recente l'assemblea dei soci (troppo scarsi di numero) del Comitato di Riva; ed il presidente signor R. Picht propose che (a somiglianza di quanto si fa a Bolzano ed Innsbruck nel Tirolo) si trasferisca alla Camera di Commercio di Rovereto (Camera che serve per tutto il Trentino), la direzione generale della Società, sotto forma di sezione speciale della Camera stessa, la quale è chiamata per legge a tutelare e favorire tutte le industrie del paese.

La proposta, assai ragionevole ed opportuna, verrà partecipata anche agli altri Comitati; e si crede che tutti la accetteranno, e che riavrà così nuova vita una Società che fece e può ancor far molto per attirare forestieri in una regione che può vantare mitezza di clima, bellezze naturali, gentilezza di abitanti.

Gli Alberghi e le rimesse per automobili

Nell'*Annuario* dello scorso anno, vol. II, p. 180 e seguenti, ci siamo diffusamente occupati dei *garages*.

Abbiamo sin d'allora avvertito, che collo sviluppo già

A) Facciata per una rimessa di automobili.

preso dall'automobilismo, e con quello ancor maggiore che andrà a prendere in futuro (come tutto lascia prevedere e sperare), la questione dei *garages* diviene di giorno in giorno più importante; e di tale questione devono preoccuparsi, prima di tutti, e nel loro interesse, gli albergatori.

Chi scrive si trovava nella scorsa estate in un albergo, posto in una regione e sopra una strada assai percorsa da automobili. L'albergatore era un buon uomo, discretamente abile nell' arte sua, ma ancora un po' indietro; ed aveva un odio speciale cogli automobili e cogli automobilisti.

« Questi maledetti — proruppe un giorno — non si fer-

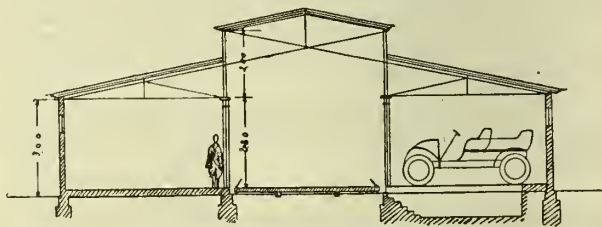
(A Pianta della rimessa d'automobili.

I. Piattaforma mobile.
II. Piccola officina meccanica.
III. Fossa.
IV. Deposito benzina.
V. Porta al deposito di benzina.
VI. Pompa del serbatoio di benzina.
VII. Ingresso alla rimessa.

mano mai, neanche per accidente, nel mio albergo. Passano via come indemoniati, sollevano nuvoloni di polvere, si lasciano dietro, come i serpenti, l'odore nauseabondo... e corrono tutti due chilometri più avanti, in quella ostariaccia. E perchè?

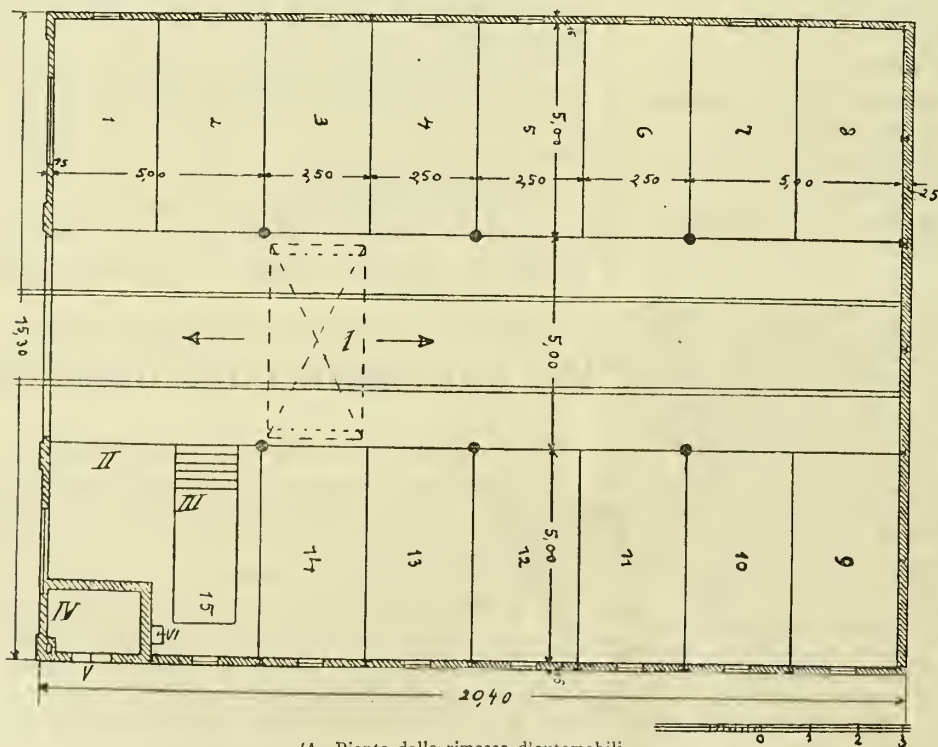
« Il perchè — gli fu risposto — è molto semplice: perchè nel di lei albergo manca il *garage*.

« Il *garage*? E che cos'è questa roba? Ed a che serve?

« Ella sa che presso di lei si fermano (e se ne trovano contenti) quanti arrivano con carrozza e cavalli. Perchè? Perchè sanno che, oltre a buone stanze e buona tavola, trovano qui anche una buona scuderia e un ottimo porticato per i cavalli e per la carrozza. Il *garage*? Il *garage* è, nello stesso tempo, stalla e porticato, e vi ripara l'au-

A) Sezione trasversale della facciata.

tomobile coi suoi... cavalli di forza; e dove il *garage* manca, non si può pulire e rimettere in pieno ordine l'automobile. Nel vicino albergo, che ella chiama « ostariaccia », il *garage* c'è; ed ecco perchè tutti gli automobili passano davanti alla di lei porta, e la salutano tanto, e vanno a fermarsi alla « ostariaccia ». Vuole che si fermino anche qui? Fabbrichi il *garage*! »

Il nostro buon uomo brontolò, protestò che la spesa è inutile ed eccessiva, sostenne che dove ci stanno le carrozze possono stare anche gli automobili, giurò e spergiurò che egli non fabbricherà mai il *garage*, e che lascierà che gli automobilisti vadano dove vogliono... ma appena finita la stagione iniziò i lavori, ed anche quell'albergo sarà, nella prossima primavera, fornito di *garage*; ed ormai non sorge un albergo nuovo, e non si trasforma un albergo vecchio (il cui padrone capisca i tempi ed il proprio interesse), senza questo indispensabile accessorio.

Ciò noi sappiamo dalle numerose lettere che ci sono pervenute per chiederci consigli, indicazioni, spiegazioni, che abbiamo fornito ben di buon grado, nei limiti del possibile: ed abbiamo avuto la soddisfazione di vedere che i nostri consigli sono stati seguiti su larga scala da un notevole numero di albergatori, specialmente nelle stazioni climatiche e negli stabilimenti balneari, dove maggiore e più intenso è il concorso dei forestieri, e dove ogni

giorno più va aumentando l'uso degli automobili; ed ormai numerose sono quelle stazioni e quegli stabilimenti i quali hanno stabilito un regolare servizio automobilistico colla stazione ferroviaria più vicina.

Il numero delle domande che ci pervengono (specialmente da parte degli alberghi affiliati) va crescendo ogni giorno; e perciò, sia per l'impossibilità di rispondere subito a tutti, sia perchè si dovrebbero di sovente ripetere le stesse indicazioni, abbiamo pensato di dare qui dei consigli che possono servire a tutti.

B) Facciata per una rimessa d'automobile.

Oltre che della nostra pratica personale, ci siamo serviti degli studî fatti sull'argomento non solo in Italia, ma anche in Francia ed in Germania, dove, per non parlar d'altri, sono assai apprezzati gli studî dell'ing. Mase Botum, pubblicati nell'*Automobil Welt*.

B) Veduta longitudinale.

Ognuno comprende benissimo che a seconda della importanza degli alberghi, e della località dove essi sorgono, deve variare anche il tipo del *garage*, che in un modesto albergo alpino non si potrà pretendere sia quale si può aspettarselo a Milano ed a Torino; chè tutto, a questo mondo, è relativo. Si possono adunque immaginare tanti diversi generi di *garages* quanti sono i diversi generi di alberghi; e noi abbiamo creduto utile di descrivere qui (aiutandoci anche colle figure, che spiegano assai più che le parole), tre diversi tipi di *garages*, che potranno servir d'esempio e guida, nei loro progetti e costruzioni, agli albergatori, ingegneri e capimastri.

I tre progetti sono fatti in modo che la rimessa può sempre essere (quando ciò sia richiesto dallo sviluppo dell'albergo) ingrandita con nuovi corpi di fabbrica, ferme restando le parti essenziali del *garage* stesso.

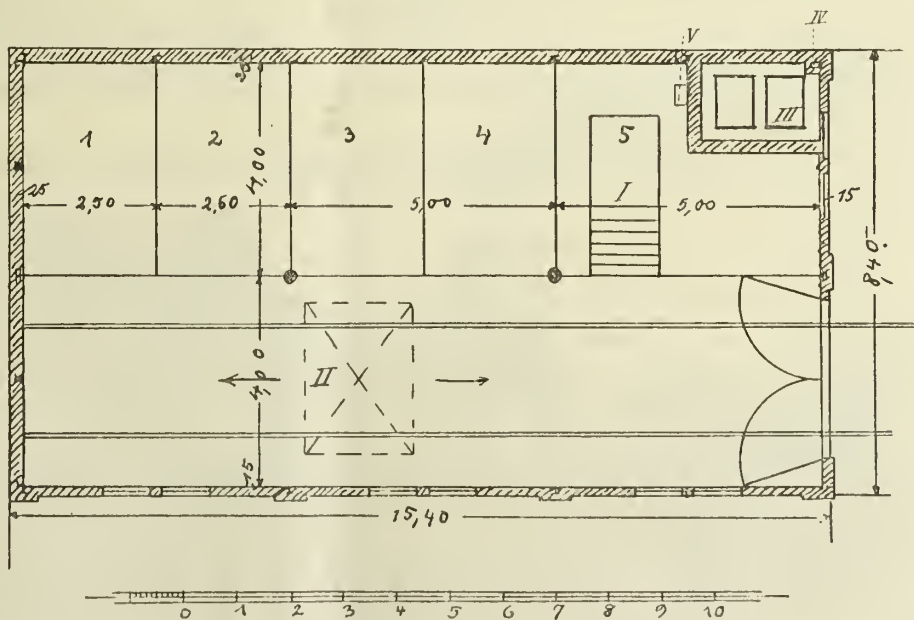
In esso è sempre uno spazio riservato alla vettura che ha bisogno di esser diligentemente ripulita, messa in ordine, colla fossa necessaria per esaminare la vettura stessa nella sua parte inferiore, e per lavarla quando ciò occorra; e la fossa deve sempre essere fornita (se manchi di scolo speciale) di una piccola pompa per vuotarla dell'acqua che vi si introduce colle predette lavature.

In ogni *garage* è pure un serbatoio per la benzina, murato sino a 25 cm. e munito al di fuori di una porta di ferro a due battenti, nonchè di un tubo di sfogo per i vapori di benzina. Questo serbatoio essendo alto m. 1,20 può essere adibito anche ad altri usi del caso. Lateralmente vi è una pompa provvista di un tubo per attingere la benzina dai barili.

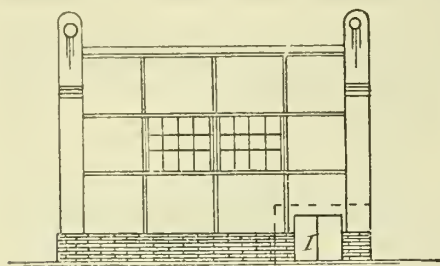
B) Sezione trasversale della facciata.

Presso una finestra ci deve essere un banco da lavoro, con morsa, e con tutti gli utensili necessari alle eventuali riparazioni.

I boxes per gli automobili possono essere chiudibili od anche totalmente aperti. In vista della solidità, sicurezza e durata, la costruzione in ferro risulta la più opportuna con una leggera intelaiatura aperta ed a graticcio. I necessari sostegni saranno di ghisa, oppure di ferro a forma di U. I muri di confine avranno uno spessore di m. 0,25, quelli interni 0,13, le pareti all'esterno ripulite, internamente imbiancate a calce.

Il letto sarà doppio in ardesia artificiale su travata di legno, il suolo a mattonelle collocate sulla terra ben battuta.

I. Fossa.
II. Piattaforma mobile.
III. Deposito di benzina.
IV. Tubo per la benzina.
V. Pompa del serbatoio della benzina.

Dopo queste indicazioni generali, ecco qualche dato speciale sui singoli progetti qui presentati.

Pel progetto A) notisi: Nel corridoio di mezzo una piattaforma mobile scorre su due rotaie in modo che la piattaforma sia allo stesso livello del suolo da ambo i lati. Ai due lati della piattaforma sono due lamiere girevoli le quali permettono che la piattaforma ed il suolo vengano a formare un piano solo. Quando una vettura dev'essere ricoverata nella rimessa, la piattaforma viene spinta sin fuori del fabbricato davanti all'ingresso, la vettura vi viene fatta salire lentamente e frenata, ed indi la piattaforma viene spinta sino davanti al box, nel quale deve venir collocata. Per il progetto B) vale lo stesso che per A). Pel progetto C) vi sono tre ingressi in luogo di uno, così che vi è un ingresso ogni due boxes.

C) Facciata per una rimessa d'automobili.
I. Serbatoio di benzina.

Più d'un albergatore ci scrive chiedendoci qual'è la spesa per la costruzione d'un *garage*; ma qui la risposta è naturalmente più difficile, perchè tale spesa (anche astraendo dalle dimensioni dell'edificio progettato), dipende dalle condizioni locali per quanto riguarda i prezzi della mano d'opera e dei materiali da costruzione.

C) Veduta longitudinale.

Tuttavia, prendendo una media, e non pretendendo che ad una esattezza approssimativa, diamo qualche cifra:

A)	300 m²	a L. 40	L.	12 000
	1000 m³	» 12	»	12 000
B)	130 m²	» 40	»	5 200
	520 m³	» 12	»	6 240
C)	100 m²	» 40	»	4 000
	350 m³	» 12	»	4 200

Questi prezzi sono dati a puro titolo informativo e di massima, giacchè è ovvio che a seconda delle diverse località saranno soggetti a variazioni basate sui costi delle materie prime, mano d'opera, ecc. Nutriamo pure fiducia che i signori albergatori possano trovare in queste informazioni dati bastevoli per potere accingersi all'opera di fornire i loro alberghi di queste importantissime rimesse che, mentre concorreranno ad agevolare sempre più lo sviluppo del turismo, verranno di diretta conseguenza ad accrescere il movimento dei forestieri, e quindi gli utili degli albergatori moderni ed intelligenti.

Ed è proprio su questo argomento che noi battiamo di preferenza. Gli albergatori devono pensare che le persone che girano, sono al presente in numero grandemente superiore a quello d'una volta; ma in numero grandemente superiore sono anche gli alberghi; ed ecco che sorge una grande concorrenza fra albergo ed albergo, fra regione e regione, fra nazione e nazione. Non si creda che bastino le bellezze naturali ed artistiche e la dolcezza del clima ad attirare e trattenere i forestieri; ma è necessario persuadersi che questi sono specialmente attirati e trattenuti dalla bontà e comodità degli alberghi; e tutti conosceranno più d'una località (non facciamo nomi per ragioni troppo ovvie), che pur non offrendo assolutamente nulla di straordinario, è frequentatissima, e fa concorrenza a località cento volte più belle, ma non fornite di alberghi quali oggi si desiderano e si pretendono.

C) Sezione trasversale e sezione della fossa.

Si pensi anche che le ferrovie hanno spostato moltissimi interessi, accentrando i forestieri nelle grandi città e lungo date linee, e facendo abbandonare altre località un giorno assai più frequentate, perchè poste lungo le strade postali. Il ciclismo prima, l'automobilismo poi, hanno rimesse alla moda quelle località un giorno abbandonate; e gli alberghi che erano andati in decadenza, e che avevano dovuto adattarsi quasi solamente ai carrettieri, ora vanno riavendo una clientela più importante, ora vedono forestieri, nostrani e stranieri, che giungono in automobile. Pretendono che quei forestieri si fermino e si trovino bene? Si mettano in grado di corrispondere ai bisogni e desideri loro, e se non lo hanno già costruito, si affrettino a costruire un *garage*, che, come tutte le cose utili e ben fatte, renderà certo assai di più di quanto costerà.

C) Pianta.

I. Fossa. — II. Pompa del serbatoio di benzina. — III. Deposito della benzina.

Colla speranza che molti saranno coloro che vorranno seguire il nostro consiglio, abbiamo scritte queste poche righe; e siamo certi di poter, di qui a qualche mese, pubblicare l'elenco degli alberghi che si sono forniti di *garage*.

Il nuovo materiale rotabile della Rete Adriatica

Allo scopo di soddisfare alle cresciute esigenze ed all'aumentata affluenza dei viaggiatori, e cioè di far loro percorrere grandi distanze nel modo più comodo e più celere possibile, si sono costruite dalla Rete Adriatica in questi ultimi anni delle carrozze intercomunicanti e un tipo nuovo di locomotive atte a trascinarle a grande velocità su terreni pianeggianti o leggermente accidentati; e di questo nuovo e veramente splendido materiale rotabile, che segna un notevole progresso sulle nostre ferrovie, vogliamo qui dare qualche cenno.

Locomotive.

Per raggiungere lo scopo predetto, occorreva adottare una locomotiva di grande potenza ed economica.

La potenza di una locomotiva dipende dalla quantità di carbone che essa può abbruciare in un dato tempo; e questa quantità dipende evidentemente dalle dimensioni della graticola. In altre parole, occorre che la graticola sia ampia, senza eccedere beninteso nella lunghezza, per non rendere difficile lo sbraccio del carbone.

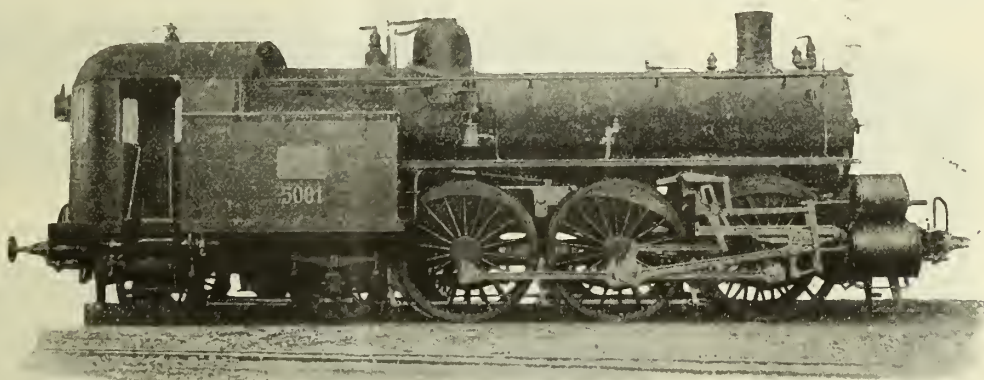
Ma, colla disposizione generalmente in uso nelle locomotive, il focolare e, quindi, anche la graticola, si trovano frammezzo alle ruote posteriori accoppiate, cioè, per locomotive a grande velocità, fra ruote di grande diametro; per cui, essendo fissa la distanza fra queste, la larghezza di essa graticola rimane limitata.

Affine di poter superare un tale limite della larghezza della graticola, avuto riguardo alla convenienza di evitarne

la soverchia lunghezza, si è pensato di collocare il focolare sopra lo sterzo, che ha le ruote di piccolo diametro; e, siccome questo deve rimanere sul davanti della locomotiva, ne è venuto di conseguenza la inversione della posizione della caldaia rispetto alla direzione della corsa.

La locomotiva ha così assunto una forma originale, poichè in essa, a differenza delle altre fin qui costruite, precede il focolare anzichè il camino.

Perchè la locomotiva risultasse economica, si è elevata la pressione in caldaia a 15 chg. per cm.² e si è ricorso alla doppia espansione del vapore.

E' stato adottato un sistema *compound* speciale a quattro cilindri, con due soli distributori. In tal modo il vapore per mezzo del primo distributore è introdotto e lavora nei due cilindri detti ad alta pressione, poi passa da questi in una camera detta *receiver*, dalla quale, per mezzo del secondo distributore, torna a lavorare nei cilindri detti a bassa pressione.

Coll'adozione di due soli distributori, e per di più cilindrici, si è potuto ridurre a metà il numero dei pezzi

della distribuzione con notevole semplificazione del meccanismo.

La locomotiva così studiata è risultata in effetto di grande potenza e di facile incamminamento. Essa raggiunge presto la velocità di 80 chm. all'ora e, mediante la scorta di carbone di cui è capace, può eseguire un percorso di più che 260 chm., come ad esempio il tratto Venezia-Milano, trainando un carico superiore alle 400 tonnellate, senza rifornirsene.

La scorta di carbone si trova sulla stessa locomotiva, mentre per l'acqua è stato provveduto con un carro serbatoio attaccato dietro ad essa come il *tender* ordinario.

La prima di dette locomotive è stata costruita nelle officine di Firenze appartenenti alla Rete Adriatica; e senza poterla provare in corsa per mancanza di tempo, è stata inviata subito all'esposizione di Parigi del 1900, dove fu molto notata la sua forma originale, tanto da indurre la Società ferroviaria francese dell'Ovest a chiedere alla Direzione della Rete Adriatica di eseguire con essa dei viaggi di esperimento in confronto colle proprie locomotive; ciò che è stato accordato.

Alle prove eseguite, la locomotiva ha dato risultati assai soddisfacenti, ed ha dimostrato parecchi vantaggi sopra quelle ordinarie a tre assi accoppiati a sterzo. Piccoli difetti, inevitabili in una prima costruzione, vennero facilmente eliminati, dopochè la locomotiva fu tornata in Italia e assoggettata a prove accurate con appositi istrumenti.

Dopo questa prima locomotiva ne vennero costruite altre sedici dello stesso modello, parte in Italia e parte in Germania, le quali prestano un ottimo servizio, rimorchiando, come si è detto, treni del peso di oltre 400 tonnellate e raggiungendo velocità di 100 chm. all'ora con consumi di carbone insensibilmente superiori a quelli delle locomotive ordinarie rimorchianti, a tale velocità, poco più di 200 tonnellate. Ora si stanno ordinando altre quattordici di tali macchine.

Carrozze.

Insieme alla locomotiva, la Rete Adriatica ha mandato alla esposizione di Parigi, ed ha poi introdotto nel servizio, anche un nuovo tipo di carrozze a sterzi, nelle quali si è cercato di aumentare la luce interna, di giorno, mediante ampie finestre, e di notte con abbondante illuminazione elettrica, coll'aiuto della quale si può leggere comodamente.

I diversi compartimenti di una medesima carrozza sono posti in comunicazione mediante un corridoio laterale, e le carrozze fra loro per mezzo di terrazzini coperti, così che i viaggiatori possono percorrere tutto il treno, internamente, da un capo all'altro.

Le dette carrozze sono munite anche di apparecchi speciali per fermare il treno in caso di pericolo, e di riscaldamento a vapore; ed hanno spaziosi vestiboli e comode ritirate fornite di tutto il necessario.

I rifiuti come forza motrice. — La città di Darmen, in Inghilterra, che conta circa 40 000 abitanti, può dire di impiegar bene i suoi rifiuti. Infatti, essa brucia in appositi forni le immondizie; il calore sviluppato si trasforma in energia elettrica; e questa serve pel movimento dei trams urbani.

Ferrovia ad una sola rotaia. — L'ing. Moberly di Victoria, nella Colombia inglese, ha inventato un nuovo sistema di trazione ferroviaria con una sola rotaia. I congegni, l'armatura e le vetture sono costruite in modo che possono agire anche in montagna e nei luoghi inaccessibili alle ferrovie ed ai tramways.

Tramvia elettrica intercomunale. — L'ing. Enrico Rossetti in uno studio pubblicato dalla *Cooperativa Comense* esamina una proposta di tranvia elettrica intercomunale Como-Camerlata-Albate-Cantù-Asnago-Cermenate-Bregnano-Lomazzo-Fenegrò-Lurago-Veniano-Appiano-Caccivio-Civello-Maccio-Lucino-Rebbio-Camerlata-Como, il cui impianto verrebbe a costare circa due milioni e mezzo.

La tratta Camerlata-Cantù, e quella Caccivio-Camerlata, corrono su strade provinciali, che per la loro costruzione non richiedono spesa alcuna pel collocamento del binario.

La tratta Cantù-Lomazzo-Appiano-Caviccio, per circa 25 chilometri, corre invece su strade comunali, che possono richiedere lavori di allargamento e di sistemazione in certe tratte.

Per la Cuneo-Ventimiglia. — Furono sospese le conferenze per la ferrovia Cuneo-Ventimiglia-Nizza.

I delegati francesi avevano proposto che invece di una stazione internazionale a Breuil, se ne fabbricassero due: una a Tenda e una a Fontan. I delegati del nostro Governo non hanno creduto accettabile questa soluzione, perchè porterebbe una perdita non indifferente di tempo per le operazioni di dogana specialmente per i viaggiatori diretti a Ventimiglia, i quali dovrebbero sottostare a due visite doganali. Dinanzi al rifiuto opposto dai delegati italiani a tale proposito, i delegati francesi si sono riservati di prendere istruzioni dal loro Governo.

Un altro punto di dissenso è sorto relativamente al tracciato di quel tratto di linea che dal nostro territorio passa su quello francese per ritornare sul territorio italiano.

Sono tutti dissensi cagionati dalla natura del nostro confine politico, che anche verso la Francia (come verso l'Austria e la Svizzera), è quasi tutto assurdo e contrario alla geografia, alla natura, al senso comune.

Segnali per telefono ai treni in moto. — Scrive l'*Electrical Review* che sin dal giorno in cui il telegrafo fu adottato come aiuto necessario della ferrovia, sempre gl'inventori si dedicarono a studiare il modo di stabilire comunicazioni dirette con il macchinista nella sua cabina, o con il conduttore del treno, e di abolire completamente o parzialmente i segnali fissi sulla linea. Anche competenti ingegneri ferroviari credono possibili i segnali diretti con i treni in moto, siano essi per telegrafo o per telefono. Se, come dimostrano i tramways elettrici, è possibile comunicare forti dosi di energia elettrica a un treno che si muova celeremente, sarà pure possibile valersi della stessa energia, comunicata dalle rotaie alle ruote, per fare segnali almeno entro una certa sfera, e avvertire i treni di qualsiasi imminente pericolo.

Ricordiamo!

1° Ogni socio che presenta altri dieci soci è dichiarato **benemerito** e riceve un'artistica **medaglia-ricordo d'argento.**

2° Chi presenta cinquanta soci ha diritto alla **grande medaglia d'argento di benemerenza**; chi ne procura cento ha diritto alla **medaglia d'oro.**

3° Chi durante il 1904 avrà presentato al Touring il maggior numero di soci, sarà dichiarato il **recordman** nella propaganda e riceverà una grande **medaglia d'oro.**

Tutti *i soci benemeriti* (cioè tutti coloro che avranno procurati non meno di dieci soci nuovi) riceveranno anche:

1° Un elegante e pratico **carnet** per annotazioni (assolutamente fuori di commercio), offerto dal signor **Ernesto Reinach** e dalla **Ditta Torriani e C.**

2° **L'Orario generale delle strade ferrate**, pubblicazione mensile, la più ricca del genere; offerto dal signor **E. Botticella** (Milano, via Manzoni, 32).

Oltre a ciò, tutti i predetti soci **benemeriti** che avranno presentati non meno di **dieci soci nuovi** nel periodo dal **1° luglio 1903** al **30 aprile 1904,** concorrono (con un numero di biglietti corrispondente al numero delle decine di nuovi soci presentati) ad una lunga serie di ricchi premî, dei quali qui diamo l'elenco, presentando nello stesso tempo i nostri ringraziamenti ai generosi donatori, che in maniera così eloquente attestano il loro amore al Touring.

Dono	Donatore
1. **MOTOCICLETTA BIANCHI**	Ditta Edoardo Bianchi di Milano.
2. **BICICLETTA STUCCHI** . .	Ditta Tofani e Masetti, rappresentante la ditta Stucchi e C.
3. VENTICINQUE SERIE COMPLETE DI PRODOTTI FOTOGRAFICI.	Ditta Federico Bayer e C. di Elberfeld.

Ogni serie, i cui oggetti sono elegantemente disposti sopra cartoni artistici, contiene:

- 1 flacone di soluzione di sviluppo « Brillant ».
- 1 » » » « Aristo ».
- 1 » » » speciale per carte al bromuro d'argento.
- 1 » » » » per carte al cloro-bromuro d'argento.
- 1 » » concentrata all'Edinolo.
- 1 cartuccia Sale fissatore-Bayer, per 200 cm3 di bagno fissaggio.
- 1 tubetto da sviluppo a secco Edinolo (speciale per turisti).
- 1 » rinforzatore-Bayer in polvere.
- 1 scatola di latta Luce istantanea-Bayer per la fotografia di notte, con unite miccie e fornello.
- 1 scatola Solfito Acetone-Bayer.
- 1 flacone vernice rossa per prepararsi da sè vetri rossi da laboratorio e da usarsi come strato anti-alone.
- 1 flacone di Edinolo puro in cristalli.
- 1 tubetto tavolette compresse Edinolo-Alcali.

Dono	Donatore
4. PISTOLA BROWNING A RIPETIZIONE	Ditta A. Fusi e C., Milano.
5. VENTILATORE ELETTRICO	Ditta Marelli e C.
6. UN WOLTMETRO AMERICANO	Ditta Gius. Alberti di Firenze.
7. UN AMPEROMETRO AMERICANO	Idem.
8. UNA TROMBA A POMPA PER AUTOMOBILI	Idem.
9. UN ATLANTE DI PENNESI	Ditta G. B. Paravia e C.
10. GUIDA DEL TRENTINO (4 volumi) del professor OTTONE BRENTARI	Prof. Ottone Brentari.

L'estrazione di questi premi verrà fatta ai primi di maggio del 1904.

CARTELLI INDICATORI

Nuove offerte.

In questi giorni si lavora alacremente al Touring nell'approntare cartelli e pali indicatori, abbelliti dai colori nazionali ed adorni dello stemma del nostro sodalizio.

Ogni giorno ne partono per la loro destinazione; e non pochi di essi sono già posti in opera.

All'aprirsi della buona stagione il lavoro di collocamento venne ripreso con fervore; e speriamo di poter dare presto un buon elenco completo dei pali e cartelli collocati.

Ecco intanto una nuova lista di offerte, che prova come la sottoscrizione a parte di tale scopo proceda in modo veramente lusinghiero.

	L.	Cartelli N.
Deputazione provinciale di Padova . .	1000	50
Municipio di Padova	200	20
Municipio di Roma	300	15
Cornelio Bo di Sestri Levante	40	2
A. Mosconi, Genova	30	3
Cav. Pietro Feroci, Pisa	25	1
Dott. Edoardo conte Corinaldi di Padova	30	3
Ditta E. Graziani & C., Padova	100	10
Comm. Alberto Rignano di Padova . .	50	5
De Lazara conte Achille di Padova . .	10	1
Bruno Giovanni di Padova	10	1
Vittore Della Torre, console di S. Roque (Brasile)	10	1
Offerte precedenti	9400	748
Totale	L. 11205	Cartelli N. 860

Ricordiamo che il nome dell'offerente viene scritto sul cartello o sui cartelli per i quali egli fece l'offerta.

Avvertiamo ancora che l'offerta di L. 10 dà diritto all'apposizione di un cartello (col nome dell'offerente) in località da fissarsi dal Touring; e che l'offerta di L. 20 dà diritto all'apposizione del cartello o cartelli in località tassativamente determinate.

LE STRADE

La riforma della viabilità in Inghilterra.

Anche in Inghilterra, da qualche tempo la pubblica opinione si occupa della viabilità e se ne ha un segno evidente nelle lunghe polemiche accese sull'argomento anche nei giornali politici e dei più seri come il *Times*.

Da un esteso rapporto dell'ing. Jeffrey, segretario della società, che da anni esiste in Inghilterra per il miglioramento delle strade, rileviamo che in merito alla progettata riforma, quell'associazione fa le seguenti proposte basate sulle mutate condizioni economiche e sullo sviluppo preso dai nuovi mezzi di locomozione sulle strade:

1° Creazione di una direzione separata nel Ministero dei lavori pubblici per la viabilità, che sorvegli e consigli le amministrazioni locali in tutto quanto concerne la viabilità e possa provvedere nei casi in cui le amministrazioni locali manchino al loro dovere.

Le mansioni di questa direzione sarebbero: *a*) amministrazione del contributo governativo per la manutenzione delle strade; *b*) amministrazione del contributo per la costruzione di nuove strade; *c*) amministrazione di uno spe-

ciale contributo governativo per la costruzione di tronchi di strade per evitare i centri abitati, per togliere tratti di eccessiva pendenza o per sostituire tratte per qualsiasi ragione difettose; *d*) classificazione delle strade; *e*) emanazione di prescrizioni e disposizioni relative al personale addetto alle strade; *f*) pareri circa le domande di concessione di trams su strade ordinarie; *g*) relazioni intorno ai progetti di ferrovie locali se in parte sono su sede stradale; *h*) determinazione delle prescrizioni tecniche sulle modalità di costruzione delle strade; *i*) stabilire con esperienze ed inchieste i metodi più economici di manutenzione e dare consigli e disposizioni alle autorità locali; *l*) presentare una relazione annuale al Parlamento sull'amministrazione stradale.

2° Portare a carico del governo metà del costo di manutenzione delle strade principali compresa la spesa per il personale, stabilendo apposito fondo. I criteri per l'assegnamento di tale contributo dovrebbero essere i seguenti: *a*) importanza delle strade; *b*) pagamento da farsi solo dopo controllo se l'amministrazione locale ha adempiuto ai suoi obblighi;

3° Concentrazione di varie amministrazioni per una rete stradale più vasta di vari territori;

4° Provvedimenti che permettano all'autorità locale, con approvazione del governo, di assumere manutenzione di strade comunali o rurali e di concentrare le reti stradali di un determinato territorio;

5° Semplificare le pratiche relative alle espropriazioni per costruzioni stradali;

6° Stabilire la responsabilità delle autorità locali per trascurata manutenzione.

Come si vede, si tratta di proposte pratiche, molte delle quali potrebbero accettarsi con profitto anche da noi.

Che cosa valgono le massicciate delle nostre strade?

Questa domanda, che si rivolge l'ing. Emilio Gola, in un pregevole articolo pubblicato nel *Politecnico*, si collega all'affermazione fatta più sopra sulle pressochè generali cattive condizioni delle nostre strade.

In tale articolo si rileva come gli elementi ordinariamente forniti dalle nostre amministrazioni stradali, non servono per nulla a rispondere alla domanda di cui sopra. Si devono solo eccettuare alcune fra le provincie meridionali, dove per ragioni di sistema d'appalto della manutenzione, si fanno dei saggi di altezza e qualità delle massicciate; ma in tutti gli altri luoghi in Italia non si provvede affatto a quanto potrebbe chiamarsi inventario del patrimonio stradale. Ne deriva che ben sovente si confonde ciò che è sistemazione, o lavoro di ricostruzione, con quanto concerne la semplice manutenzione delle strade; si trova, ad esempio, che determinate esperienze di buona e razionale manutenzione riescono eccessivamente costose e si condannano perciò all'abbandono, senza considerare che le spese dovute alle esperienze stesse comprendono, oltre la conservazione di un buon piano viabile, anche una larga quota di ricostruzione della massicciata.

Ne deriva anche che le pubbliche nostre amministrazioni continuano a stanziare le identiche somme od accrescerle o diminuirle a casaccio, senza esaminare se l'aumentato traffico abbia distrutto od eccessivamente consumato quello spessore di buona massicciata che è indispensabile perchè siano poi sufficienti i semplici provvedimenti di manutenzione. E continuando in tal modo, il consumo di materiale va aumentando senza raggiungere lo scopo nè di una buona viabilità, nè della conservazione del patrimonio stradale; le nostre povere strade vanno cioè riducendosi ad un ammasso di fango senza consistenza alcuna, lasciando ai nostri egregi amministratori la dolce illusione di possedere delle vere e solide massicciate.

Premesso dunque che da noi ben poco si faccia per la constatazione della resistenza delle strade e per lo studio di quanto occorre per il loro giusto adattamento, nell'articolo che esaminiamo si espone quanto invece si faccia in Francia, deducendolo da una delle più recenti relazioni di quel Ministero dei lavori pubblici.

L'articolo passa quindi ad esaminare, in tutti i suoi particolari tecnici il procedimento per tali accertamenti, ma una tale disamina non si converrebbe all'indole di questa rivista.

Diremo solo che in Francia, ad ogni periodo di sei o sette anni, si procede a questi saggi generali delle strade, per rendersi conto dello spessore e della composizione delle massicciate, e ciò mediante sezioni su cui si istituiscono analisi qualitative e quantitative e con una accurata classificazione dei risultati ottenuti per le varie strade. Si capisce facilmente che tali elementi di fatto, esposti in modo chiaro e preciso, costituiscano una guida di straordinaria importanza per l'ingegnere, che trovandosi a capo della manutenzione di una larga rete stradale, deve poter giudicare se i provvedimenti adottati hanno avuto l'effetto desiderato, se i lamenti del pubblico sulla cattiva manutenzione sono o meno giustificati, se e dove altri provvedimenti devono essere presi per conservare l'enorme capitale delle massicciate stradali e garantire al pubblico uno dei più importanti servizî, quello della viabilità L'articolo poi spiega con quali criterî in Francia si rendano di pubblica ragione tutti gli elementi di spesa per l'ordinaria manutenzione delle strade. Concludendo pertanto si deve ritenere di capitale importanza l'accertamento periodico del patrimonio stradale, perchè altrimenti si farebbe come un commerciante od un industriale che continuasse imperterrito nei suoi traffici, senza fare mai un inventario.

Ing. M. TEDESCHI.

L'alpinismo d'ieri e l'alpinismo d'oggi.

Che cosa è il turismo?

Nel numero di marzo della *Revue Alpine*, il signor Béthoux, ad un articolo descrivente una passeggiata alpinistica nella Savoia, fa precedere alcune pagine con argute osservazioni sull'alpinismo del passato e sull'alpinismo d'oggi.

Che cosa è, veramente, l'alpinismo? Chi ne saprebbe dare una definizione precisa? Esso è, nello stesso tempo, un sentimento, uno *sport*, un divertimento, un'arte, una scienza, un culto, i cui fedeli sono innumerevoli, e ciascuno dei quali interpreta la sua credenza in maniera diversa dall'altro.

Certo è che l'alpinismo d'oggi non è, per la maggioranza, quello che era, per tutti gli alpinisti, nell'epoca eroica dell'alpinismo, quando non c'erano nè alberghi di montagna, nè rifugi, nè cartelli indicatori, nè segnavia, nè sentieri, nè corde fissate alle roccie, nè Clubs Alpini, nè *Annuari*. I nostri padri amarono la montagna perchè vi trovarono quanto non trovavano nella pianura.... e viceversa; e le difficoltà che dovevano superare per giungere ad una cima erano per sè stesse una soddisfazione ed un piacere. Il godimento dei grandi spettacoli della montagna: ecco lo scopo dei fondatori dei Clubs Alpini: scopo generale a cui, secondo gli individui, si univa il desiderio d'un intenso esercizio fisico, il bisogno d'una reazione contro la vita troppo intensiva e cerebrale delle grandi città, il piacere di rappresentare per un giorno la parte di Robinson, la soddisfazione di raggiungere una meta predestinata, e, per qualcuno, il progresso della scienza.

L'alpinismo, crescendo il numero dei suoi devoti, andò trasformandosi; e nella comunità religiosa sorsero gli scismi. Per alcuni l'alpinismo non dovrebbe avere che lo scopo della ricerca scientifica: ed essi dimenticano che all'utile si deve unire il dolce, e che l'alpinismo non potrà cessar mai d'esser anche un divertimento; per altri non è alpinismo che la salita difficile d'una cima vergine: e se si badasse a questi, l'alpinismo sarebbe riservato a pochi e sparirebbe presto.

Ma c'è un vero pericolo che minaccia gli alpinisti. Essi, troppo buoni, hanno fatto di tutto per popolarizzare l'alpinismo, per far partecipi innumerevoli persone delle loro emozioni e godimenti; e, con articoli, opuscoli, libri, conferenze, fotografie, proiezioni, intrapresero una incessante propaganda in favore della montagna; ma il seme sparso troppo largamente, anche su terreno non buono, diede tristi frutti. Molti salirono, salgono alle Alpi; ma troppi di essi non hanno qualità alcuna per divenire alpinisti. L'alpinista deve non fuggire, ma amare la stanchezza; deve saper sprezzare i bruschi cambiamenti di temperatura; saper alzarsi presto, e farsi sorprendere dall'alba non a letto ma sulla strada; saper abbandonare le comodità di casa sua e gettarsi all'avventura; saper dormire sulla paglia; saper accontentarsi della parca colazione che trova in fondo al suo sacco.

Ahimè! Quanti sanno far questo sono pochi! La folla che salì alla montagna, vi portò le idee, le esigenze della pianura; la modesta e simpatica osteria d'una volta, è diventata il *Grand Hôtel Splendide*, coi camerieri in *frak*; ov'erano i rifugi, si elevano ora i grandi alberghi, pieni di gente stanca, annoiata, che non si allontana cento metri dalla porta, che non ha altra preoccupazione fuori di quella di far *toilette* tre volte al giorno. E dove lascia il Béthoux le ferrovie di montagna, che trascinano in alto (sino ai piedi del Cervino, sino alla vetta della Jungfrau!) migliaia di persone che nulla comprendono e nulla godono?

Il Béthoux pronuncia poi una grande bestemmia quando dice che la degenerazione dell'alpinismo è il turismo, che sarebbe *l'alpinisme des paresseux*, l'alpinismo dei poltroni! No, non è così! Il turismo.... a proposito: che cosa è il turismo? Chi ce ne sa dare la definizione esatta? Per noi il turismo è il tutto, mentre l'alpinismo è una parte; per noi sono turisti l'alpinista che va sul Monte Bianco, il viaggiatore che va al Capo Nord, l'automobilista, il ciclista, il podista, l'areonauta. I poltroni non sono turisti, ed i turisti non sono poltroni; ed i turisti si dividono in tante categorie quanti sono essi stessi, a seconda del cervello, delle gambe, del tempo e del danaro di cui possono disporre. Ciò premesso, torniamo a domandare: Che cosa è il turismo?

Saremo grati a quei lettori che vorranno rispondere a questa domanda; e pubblicheremo le risposte nella *Rivista*.

Concorso e scuola per guide alpine. — La sezione Verbano del Club Alpino Italiano ha aperto un concorso per l'assunzione di guide-portatori regionali, alle quali verranno rilasciati libretti di riconoscimento che li autorizzeranno ad accompagnare alpinisti in montagna, con retribuzione giornaliera che verrà fissata.

Il congresso della Federazione Prealpina, con festa degli alberi, avrà luogo per iniziativa della Società Escursionisti Monzesi il giorno 8 maggio, al Campanone della Brianza.

Società Alpinisti Tridentini. — Come abbiamo annunciato nel numero precedente, per disposizione statutaria la sede della società degli Alpinisti Tridentini venne, per il biennio 1904-1905, trasportata da Trento a Rovereto. Il nuovo presidente è il dottor Carlo Candelpergher, ed a consiglieri vennero eletti il dott. G. Bezzi, il dott. A. Ferrari, il barone E. Malfatti, il signor F. Pollini, il signor F. Thaler, il signor E. Maddalena (capoconsole del Touring a Rovereto), il signor G. Azzolini, il signor G. Pedrotti, il rag. G. Larcher (capoconsole del Touring a Trento), il dott. G. Garbari, il dott. V. Stenico; e bibliotecario il prof. A. Joriati. Si decise di tenere il convegno annuale nella prossima estate a Cavalese, capoluogo della valle di Fiemme, che è la parte mediana della interessantissima valle dell'Avisio, sulla quale la S. A. T. pubblicherà presto una monografia dei soci dott. C. Battisti e dottor M. Rizzoli. La S. A. T. pubblicherà pure, la seconda edizione della *Bibliografia Tridentina* del prof. Filippo Largaiolli, ed un *Annuario*.

Come avevamo già detto nel numero precedente, la S. A. T. ha avuta la fortuna di riavere ancora una volta a suo presidente il dottor Carlo Candelpergher, che è forse, o senza forse, lo *sportman* più completo del Trentino. Sino da ragazzo amò gli esercizi sportivi; si distinse nella ginnastica, scherma, tiro a segno; fu pompiere volontario (provvida istituzione che in Italia fiorisce soltanto nel Trentino e nel Cadore); ed è, senza far torto a nessuno, uno dei più forti alpinisti del Trentino, di cui salì, e più volte (e talune anche d'inverno), tutte le cime più ardue, dall'Adamello, dalla Presanella, dal gruppo di Brenta, via via alle Dolomiti di Fassa e di Primiero. Alla S. A. T. dedica cure zelanti da ben trent'anni. Dal 1874 (quando esisteva ancora la Società Alpina del Trentino, disciolta dal Governo, e presto sostituita dalla Società degli Alpinisti tridentini) egli appartenne sempre al Consiglio direttivo; ed aveva già tenuta la presidenza anche nei bienni 1891-1892, 1895-1896, 1900-1901. Diede qualche suo scritto all'*Annuario*; e ricordiamo per esempio quello *Sulla nomenclatura delle Dolomiti di Fassa* (1885). Fu per molti anni vice-podestà di Rovereto. Il 16 novembre 1899 venne eletto presidente dell'Accademia degli Agiati; ma non accettò la carica. Dagli amici viene sempre chiamato il *Carletto*, perchè si mantenne perpetuamente giovane, come dimostra anche il suo ritratto che qui pubblichiamo.

Dott. Carlo Candelpergher.

Fiori alpini. — Le valorose giovinette della Mediolanum femminile, dirette dalla loro presidentessa prof. Amelia Cavaleri Mazzucchetti, continuano, anche d'inverno, a compiere le loro passeggiate in pianura e salite sui monti. La loro ultima salita fu quella alla capanna Escursionisti Milanesi (m. 1380) ai piedi della Grignetta. Partite da Milano alle 7,40, erano (percorrendo, naturalmente, il tratto da Milano a Lecco e viceversa in ferrovia) di ritorno a Milano alle 19,50. Malgrado la neve abbondante, la salita riuscì assai divertente, e senza alcun spiacevole incidente.

La Mediolanum femminile alla Grignetta.

Presentiamo qui il simpatico mazzolino di fiori alpini che sorge dalla neve, augurando che queste forti giovinette trovino numerose imitatrici fra le loro sorelle italiane.

La società escursionisti aronesi ha inaugurato domenica 20 marzo il suo elegante stendardino sociale, donato dalle signore di Arona. Intervennero alla bella festa (favorita da una splendida giornata), la presidenza della Federazione prealpina quasi al completo, ed i rappresentanti delle altre società federate: Escursionisti Milanesi, Escursionisti Lecchesi, Alpinisti Monzesi, Mediolanum femminile, Ciclamino (Vidigulfo), Escursionisti Ossolani (Piedimulera), Società alpina Stoppani (Lecco); ed oltre a questi, i rappresentanti del Touring, del Club Alpino Italiano, delle società Juventus e Verbano di Arona, della Società ciclistica Aronese, ecc. Dopo un cortese ricevimento nella bella sede sociale in riva al lago, la balda schiera (della quale facevano parte molte signore e signorine), per Meina e Nebbiuno salì al modesto colle di San Salvatore (m. 803), sulla cui vetta, letteralmente coperta d'alpinisti, la gentile madrina, signorina Luigia Guffanti, inaugurò la bandiera, salutata da brevi discorsi dei signori Luigi Pirola, presidente della Aronesi, Mariani per gli Alpinisti Monzesi, Paolo Caimi per gli Escursionisti Milanesi, Ottone Brentari, presidente della Federazione prealpina. Per varie vie tutti scesero verso il lago; e molti si fermarono a Dagnente, ove ebbe luogo il pranzo sociale, seguìto da quattro brindisi... e quattro salti, e dal quale fu inviato un telegramma all'avv. Antonio Grober, presidente del Club Alpino Italiano. La sera precedente il rag. Mario Tedeschi, segretario della sezione di Milano del C. A. I., aveva tenuto nel teatro di Arona un'applauditissima conferenza sull'alpinismo, illustrandola con numerose e ben riuscite proiezioni.

La bandiera italiana sul Chimborazo

(6562 metri sul livello del mare).

Lo scorso anno, in alcuni giornali pubblicati nella repubblica dell'Equatore (come *El Grito del Pueblo, La Nacion, Las Noticias de la tarde*, tutti di Guayaquil), leggemmo che un italiano, Celestino Usuelli di Milano, era giunto dal Perù a Guayaquil, e si accingeva a continuare il suo viaggio verso l'interno di quella repubblica " con el atravido proposito de ascender á la elevada, cumbre del majestuoso volcan Chimborazo, situado en la cadena occidental de los Andes. „

Gli stessi giornali, pochi giorni appresso, annunciavano che l'audace impresa era stata coronata dal successo.

Il signor Usuelli è un forte e noto alpinista; salì in Italia il Rosa, il Bianco, il Cervino; salì in America altri colossi, fra i quali il Charcani nel Perù (m. 5791), e di tale salita demmo ampia relazione nella *Rivista* del dicembre 1901.

Il signor Usuelli è, naturalmente, socio del Touring; e perciò gli scrivemmo pregandolo di mandarci una relazione di questa sua nuova ed arditissima salita, colla quale portò la bandiera italiana al punto più alto a cui essa abbia mai sventolato.

Il signor Usuelli ci spedì (assieme con alcune fotografie da lui eseguite) un'assai importante relazione, della quale (per la solita tirannia dello spazio) non possiamo pubblicare che la seconda parte.

L'ardito alpinista narra dapprima come giunse a Guayaquil (il porto principale dell'Ecuador), sulla destra del fiume Guayas.

Guayaquil (Equatore).

Di lì andò sulla sinistra, a Duran (m. 5); in ferrovia, ad Alansì (m. 2390); salì al passo di Tiocajas (m. 3252); di qui scese a Gramote (m. 3017), donde al passo di Sanancajas (m. 3607), del quale ammirò, in tutta la sua maestà, il Chimborazo.

Ricorderemo qui che la salita del gigante andino fu tentata da vari alpinisti. (La Candamine, Juan Ulloa, Humbold, Bolivar, Reis, Stübel); ma solo Whimper (il domatore del Cervino), giunse prima dell' Usuelli, lassù (colle guide valdostane Luigi ed Antonio Carrel) il 3 luglio 1880.

Ricorderemo che il Chimborazo, 1° 30° di latitudine sud, è la cima più elevata delle Ande equatoriali, e la più maestosa di tutto il sistema andino, sebbene sia in altezza superata da altre vette in Bolivia e nel Cilè.

Dal passo di Sanancajas, l' Usuelli andò per Mocha, ad Ambato (m. 2608), ove assoldò due giovani *arrieros*, i cugini Rinaldo e Josè Maria Aldas, coi quali partì il 21 aprile 1903, giungendo la sera alle Baite di Cumugyacù, ove fu ospitato dal signor Valerio Real Vena, ed ove prese seco anche due robusti indigeni.

E qui cediamo la parola al nostro valoroso consocio.

Il 23 aprile, preparato tutto, e verificati gli strumenti necessari, parto alle 8 del mattino coi due *arrieros* e i due indigeni Isidro Capuz e Lino Pancar.

Alle ore 13 le cavalcature diventano inutili, perchè si deve proseguire nella neve, ed allora gli indigeni ed *arrieros* si ripartono il carico e proseguiamo la salita fino ad un punto che mi sembra propizio per passarvi la notte.

Subito piantiamo la tenda, e ci disponiamo a cucinare qualche cibo, costretti di sciogliere la neve colla macchina a spirito per aver l'acqua necessaria. Ci trovavamo al piede della cresta S.-S.-O. del Chimborazo, (m. 5301) alla temperatura minima, verificata di notte, di 3° centigradi sotto zero e la massima, di giorno, di + 12°.

Il 24 aprile incarico gli indigeni Isidro e Lino di scendere per provvedermi di latte e uova fresche, ed alle ore 6, seguito da Rinaldo, al quale avevo fornito scarpe da montagna e abiti pesanti di lana perchè potesse varcare le alte regioni del ghiaccio, principio la salita allo scopo di trovare più in alto un posto propizio per piantare la tenda.

Non trovando questo posto, continuo l'ascesa avanzando sulla cresta di neve S.-S.-O. ed aprendomi il cammino colla piccozza. Rinaldo mi segue, ed alle ore 13 devo fermarmi al piede d' una roccia emergente dal ghiaccio, che in forma semicircolare ottura completamente il passo.

Verifico l'altezza di m. 5758, ed osservo da quel punto la conformazione della montagna che mi sembra più accessibile dal versante N.-N.-O.; ed allora decido ritornare subito alla tenda; vi arrivo alle ore 16, e incarico Josè Maria di scendere per ricondurre il giorno dopo le mule fino al limite delle nevi coll' intenzione di trasportare l'accampamento dall'altro lato.

Nel frattempo arrivano gli indigeni colle provvigioni; l'appetito non manca; e noi tutti ci disponiamo a passare

La tenda a 5031 metri.

la notte. Il cielo è nuvoloso, comincia un fitto nevischio, ed alle 19,30 verifico una temperatura esterna di + 2° centigradi e interna nella tenda, dopo accesa la macchina a spirito per cucinare, di + 8° centigradi. Veramente non crederei d'essere a 5301 m. d'altezza se non fosse per l'oppressione prodotta dalla depressione atmosferica.

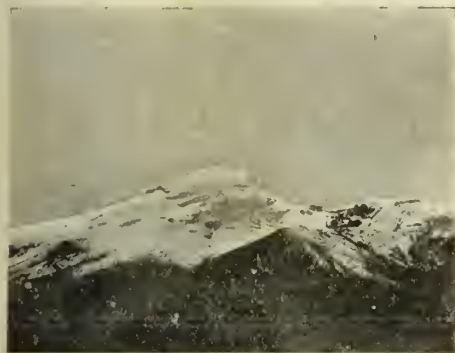
Il mattino del 25 aprile ci svegliamo con un tempo splendido, mentre i giorni anteriori era sempre rimasto un po' nebbioso; spiantiamo l'accampamento; i due indigeni e Rinaldo si caricano della tenda, coperte e provvigioni, io degli istrumenti, e principiamo la discesa allo scopo di trovar giù Josè Maria colle mule.

Partiamo alle 7,30; alle 10 ci troviamo in un piccolo altipiano a O. del Chimborazo, ci fermiamo stanchi per il troppo carico, ed allora Isidoro va ad incontrare Josè Maria perchè ci raggiunga colle mule.

Alle ore 13 giungono le mule e, caricatele, proseguiamo in direzione nord per raggiungere un'altura della cresta N.-N.-O. che m'era parsa propizia per accamparci, e con molta fatica e ripetuti sforzi riesciamo a trascinare le mule da carico fin là, attraversando buona parte della vedretta la cui neve era molle causa l'ora avanzata. — Vi arriviamo alle 17, e scaricate le bestie, rimando i due indigeni e Josè Maria in basso colle mule, incaricando i primi di ritornare il giorno dopo colle provvigioni ed il terzo di rimanere giù cogli animali fino a nuovo ordine.

Constato un'altezza di m. 5365. Rinaldo ed io ci occupiamo subito di piantare la tenda, indi prepariamo il desinare e registro alle ore 20 la temperatura esterna di 5° centigradi sotto zero, e la interna nella tenda di — 1°.

Il 26 aprile, alle ore 5, con tempo sereno un po' coperto al basso e freddo, Rinaldo ed io, preso il caffè bollente, partiamo allo scopo di raggiungere la massima elevazione possibile. Il tempo ci favorisce; e la cima del Chimborazo, risplendente ai primi raggi di luce, ci domina quasi perpendicolarmente.

La vetta del Chimborazo.

Trovo dapprima la neve morbida che mi permette avanzare senza molto lavoro; ma innalzandomi, la incontro più dura, e sono presto obbligato di lavorare colla piccozza per assicurare i passi.

Arrivato ad un dosso, Rinaldo che mi segue si dichiara stanco, ed io proseguo solo, molto adagio causa l'aria rarefatta e obbligato a frequenti riposi, sostenendomi con uova sode e con caffè freddo fortissimo.

Arrivai così alle ultime roccie semicircolari emergenti dalla neve gelata che sostengono la cuspide del Chimborazo, e la separano dall'ampia vedretta sottostante, formando un immenso gradino perpendicolare alto da 100 a 150 metri. Riconosco essere una corrente di lava compatta che forma una gran fascia inaccessibile tutta all'intorno; studio il modo di poterla passare; la costeggio verso ovest intagliandone alla base il ghiaccio cristallino e le colonne di ghiaccio scendenti dalla stessa; credo ad un tratto di riescire, affretto il passo inconsideratamente, sdrucciolo, mi sfugge la piccozza dalle mani, perdo l'equilibrio e cado nel precipizio.

Faccio parecchie giravolte balzando e sdrucciolando sulle diseguaglianze del nevaio, mi straccio gli abiti ed i grossi guanti; colle unghie cerco avvinghiarmi ma inutilmente; e mi ritengo perduto.

Non so poi come riesca a trattenermi ad una screpolatura del ghiaccio, circa 60 metri più in giù, e rimango immobile per riacquistare la calma necessaria.

Verifico che la mia piccozza, alla quale non mi ero assicurato con una fune per dimenticanza, rimase infissa lassù ove sdrucciolai, e mi trovo allora attaccato alla screpolatura del ghiaccio senza potervi fissare i piedi. Prendo il coltello, cerco formarmi con esso gli scalini necessarî per raggiungere la piccozza; ma il ghiaccio troppo duro me lo impedisce, ed anche il coltello rimane là infisso, ed io stanco, decido di lasciarmi andar giù alla ventura il più lentamente possibile. — Riesco a collocare sotto le contuse mani il davanti del *poncho* (1) per poter frenare la discesa, premendolo sulla neve gelata; mi lascio scivolare lungo la vedretta, ma non posso vedere all'ingiù; scorgo obliquamente alla mia destra una serie di crepacci e credo da un momento all'altro di precipitare in uno di essi.

Le fascie di lava compatta
che sostengono il Chimborazo a Nord.

Alfine dopo circa 400 metri di discesa, in tali condizioni, trovo una neve più morbida, posso fermarmi e mi rimetto in piedi, contento di vivere ancora.

Continuo adagio la discesa. Rinaldo poco distante, che aveva tutto visto, viene a raggiungermi spaurito e mi va toccando non sembrandogli possibile di ritrovarmi intero. Indi raggiungo presto la tenda, ove erano già arrivati gli indigeni colle provvigioni di ricambio, riordino il mio lacerato vestito e dispongo perchè la tenda venga trasportata più sù in un posto che avevo scorto opportuno.

Dal punto dov'ero arrivato non mancavano più di m. 500 per raggiungere la famosa cima. Non volevo darmi per vinto nè lasciare abbandonata lassù la mia piccozza, e quindi decisi subito di ritentare la prova il giorno appresso.

Il trasporto della tenda si effettuò benissimo, ed alle ore 17,30 arriviamo ove desideravo. Verifico un'altezza di m. 5694, e per certo è questa la tenda piantata alla maggior altezza sul Chimborazo.

La tenda a 5694 metri.

L'appetito, ad onta della depressione atmosferica, non manca. Alle 19,45 la temperatura estrema è di 3° centigradi sotto zero e interna di + 1° Rinaldo, i due indigeni ed io ci disponiamo a passar la notte.

Il 27 aprile facciamo tutti i preparativi, ed alle ore 5,5 ricomincio l'ascensione del giorno precedente. Il tempo è sereno e freddo, la temperatura di 4° centigradi sotto zero. Proseguo lentamente, finchè alle 9,30 arrivo all'ultima fascia di lava, la costeggio verso ovest mediante profonde intaccature nel ghiaccio, servendomi della piccozza di Rinaldo, giungo alla mia piccozza lasciatavi il giorno innanzi, scorgo un po' più in basso il mio coltello, tento in diversi punti sorpassare la roccia, a con molta prudenza riesco ad arrampicarmi lungo il canale formato da una diseguaglianza ripiena di ghiaccio, ed alle 10,40 mi trovo alla base della rotonda cupola, che forma la estesissima cima del Chimborazo, dal lato occidentale.

Rinaldo mi segue sempre. La china non presenta una pendenza eccessiva, e mi accingo a scalarla in linea retta. Non vi erano che 10 centimetri di neve fresca, e al di sotto una coppa durissima di ghiaccio, che mi obbliga ad un continuo lavoro di piccozza.

Proseguo senza interruzioni, per quanto ad ogni passo dovessi riprendere fiato stante l'aria insuffìcente; arrivo al culmine della colma che ritenevo fosse la cima del Chimborazo, e mi accorgo non essere che il bordo di una grande pianura biancheggiante, leggermente depressa al centro, mentre, in vicinanza della concavità centrale, scorgo una convessità più alta che domina le circostanti.

Risolvo immediatamente di arrivare sin là, attraverso la depressione che mi separa da quella colma, girando i numerosi crepacci profondissimi che la intersecano, ed alle ore 15,10 arrivo al punto culminante formato da una rotonda pianura avente circa m. 250 di diametro. Le condizioni del ghiaccio sono tali, che anche dove la pendenza

(1) Coperta pesante con un buco al centro dove si introduce la testa e serve da mantello.

è nulla, devo intaccarlo per potermi avanzare, giacchè trovo tre centimetri di secco nevischio polveroso, e al di sotto uno strato durissimo di ghiaccio sul quale le ferrate scarpe non hanno presa, e che, intaccato dal ferro, si scheggia come vetro.

Al centro di quella pianura pianto la piccozza e vi attacco la bandiera d'Italia.

Una strato di nebbia sopraggiunge prestamente, però la bandiera è là, il mio scopo è raggiunto, ed il mistico Chimborazo degli Equatoriani è vinto.

Credo sia il simbolo d'Italia piantato alla maggior altezza sul livello del mare; ne provo una soddisfazione intima; ed è la maggior ricompensa agli sforzi fatti.

La bandiera italiana sulla vetta del Chimborazo.

Nel piantare la bandiera mi distesi sul ghiaccio; inavvertitamente mi scostai dalle intaccature fatte e non riescivo più a rialzarmi senza scivolare, forse perchè quella anormale depressione mi aveva privato di ogni energia fisica. Rinaldo, che mi aveva seguito fin là, si trovava cinque o sei metri indietro; e vistomi in tale positura, forse spaventato dalla nebbia improvvisa e dall'opprimente malessere, cominciò a piangere stupidamente.

Il barometro-aneroide marcava 21540 piedi d'altezza pari a 6562 metri; il termometro segnava 5° centigradi sotto zero. Presi la fotografia della bandiera sventolante fra le nubi, ed alle ore 15,25, cominciai lentamente e con precauzione la discesa, approfittando delle intaccature fatte per ascendere, e che erano abbastanza profonde.

Sorpassata la pianura ed il bordo della medesima, arriviamo alla base della cuspide ed indi, aiutandoci con corde, scendiamo quella fascia di lava che c'era costata tanta fatica nel salire, ed alle 18,15 ci troviamo fuori del maggior pericolo al culmine della vedretta sottostante.

Chiamiamo allora con voce forte gli indigeni che ci sentono dalla tenda sottostante, e vengono ad incontrarci con una bottiglia di latte che beviamo avidamente; ed alle 19,30 siamo di ritorno all'accampamento in condizioni abbastanza buone.

Il mattino del 28 aprile il tempo era pessimo, il vento fortissimo, la temperatura di 11° centigradi sotto zero; e molta fatica ci costa lo spiantare la tenda e riunire il tutto per la discesa.

Alle 8 dò il segnale della partenza; ed alle 16,15 arriviamo stanchi, ma contenti, all'Hacienda di Cunnugyacù.

Il mattino del 29 partiamo colle mule da sella e da carica, ed alle 15 arriviamo ad Ambato ove le conoscenze fatte, e particolarmente gli Italiani colà residenti, vengono in massa a vedermi.

L'ascensione del Chimborazo è una delle più interessanti, tanto per l'aspetto originale e fantastico dell'antico vulcano, quanto per la strana costruzione ed i variati colori delle grandi fasce orizzontali di lava.

Per chi conosca i passi possibili, ed abbia uno o due compagni che l'aiutino a preparare il cammino, l'ascensione al Chimborazo può essere effettuata dalle falde in quattro giorni.

CELESTINO USUELLI.

AUTOMOBILI

I progressi che l'industria italiana ha fatto in questi ultimi due anni nel ramo automobilistico sono davvero confortanti pel nostro amor proprio nazionale.

Al Salon di Parigi del dicembre scorso, e al Salon di Torino del decorso febbraio si è difatti distinta in modo favorevolissimo una grande marca italiana la F. I. A. T.

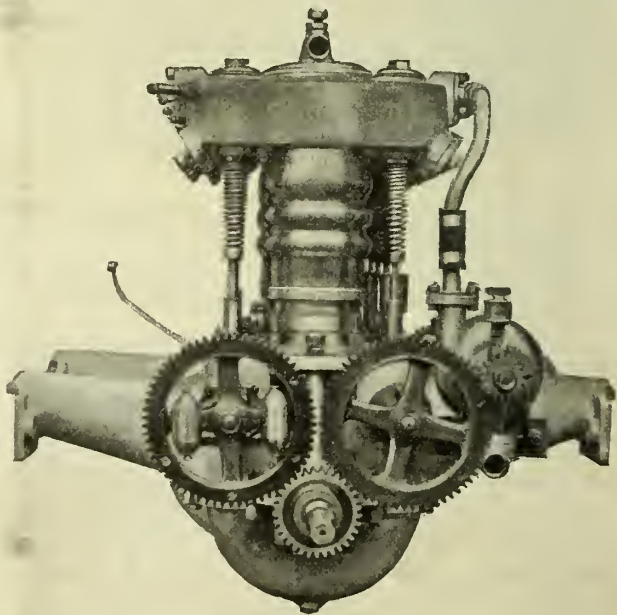
Ma non è questa la sola.

Molte altre Case, non badando a fortissimi sacrifici sia di lavoro che di denaro, hanno seriamente lottato per vincere, ed oggi possono avere la soddisfazione di vedere i loro prodotti apprezzati dovunque.

Dedichiamo dunque questo numero della *Rivista* alla illustrazione di alcuni prodotti nazionali che riteniamo non abbiano nulla da invidiare ai migliori dell'estero.

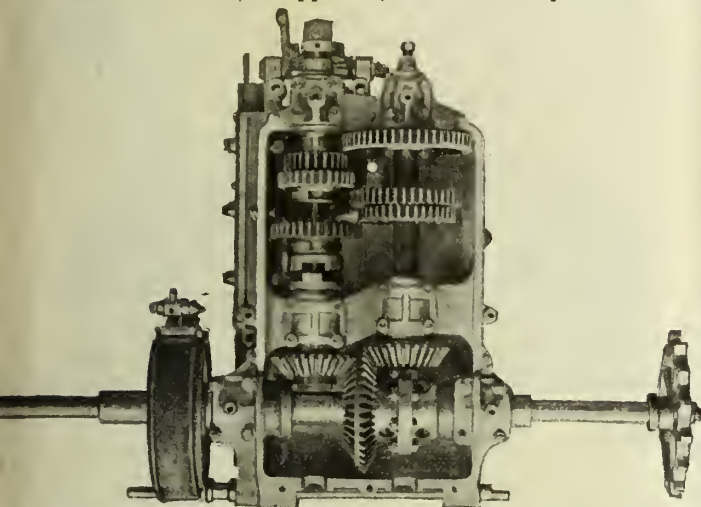
VETTURE.

Le vetture Isotta, Fraschini e C.

Questa Casa ha, fin dai suoi primi passi, dedicata ogni cura per riuscire a creare dei tipi di vettura che rispondano alle esigenze del grande turismo, quindi che accoppino alla lavorazione perfetta di ogni loro dettaglio, la massima robustezza di tutti gli organi.

Motore veduto di fronte.

Pure apprezzando la benefica influenza delle corse sullo sviluppo e sul progresso del nuovo mezzo di locomozione, la Società Isotta, Fraschini e C. si è sempre attenuta alla scrupolosa fabbricazione dei suoi tipi da turismo, senza cercare un successo effimero nella creazione di macchine speciali e mostruose che hanno la vita di un giorno, e che non possono poi essere certamente adottate nell'uso pratico e diuturno della vita.

Noi tracciamo qui brevemente la descrizione di queste vetture, che a parer nostro meritano la massima considerazione.

I motori Isotta, Fraschini e C. sono di tre diverse potenzialità: da 12, 16 oppure 24 HP., e tutti a quattro cilin-

Cambio di velocità.

dri. Il raffreddamento è ad acqua, mediante un radiatore di grande superficie, munito di ventilatore. Tutte le valvole sono comandate, la lubrificazione è automatica, ed uno speciale regolatore determina la velocità minima del motore.

Abbiamo riprodotto la vista di fronte del motore 24 HP quattro cilindri, dove si vedono ben distinti i comandi delle valvole di aspirazione e di scappamento.

Il carburatore è automatico, e mantiene costante la carburazione sia alla massima che alla minima velocità del motore.

Il cambiamento di velocità è a quattro velocità e marcia indietro, mosse da una sola leva. La velocità massima è in presa diretta col motore senza intromissione di alcun ingranaggio. Il passaggio da una velocità all'altra ha il pregio di essere affatto silenzioso.

Nella figura qui sopra si può esattamente farsi un concetto della semplicità di questo cambiamento, e vedere il differenziale nei suoi ingranaggi conici, e gli attacchi estremi dei pignoni.

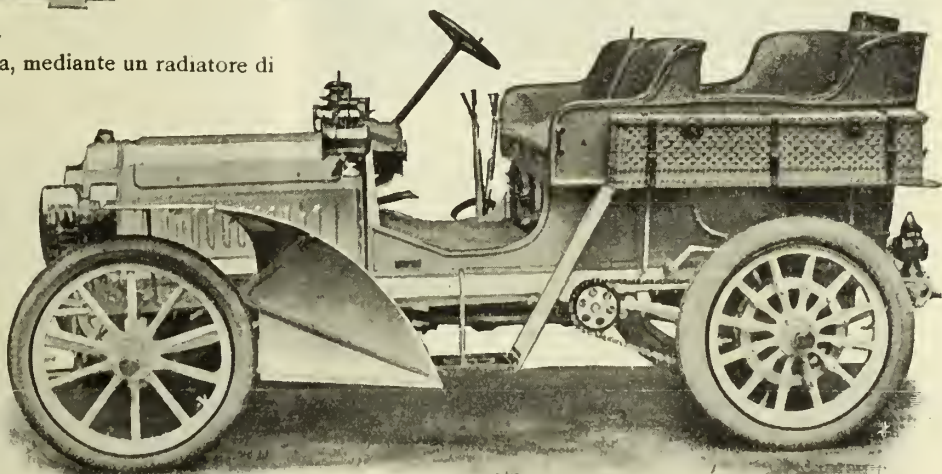
Chassis.

La frizione, costituita da un ampio cono rivestito di cuoio, e per evitare che le inflessioni del *chassis* potessero pregiudicare il libero funzionamento del cono, l'unione fra esso ed il cambio di velocità è stata fatta per mezzo di un giunto snodato.

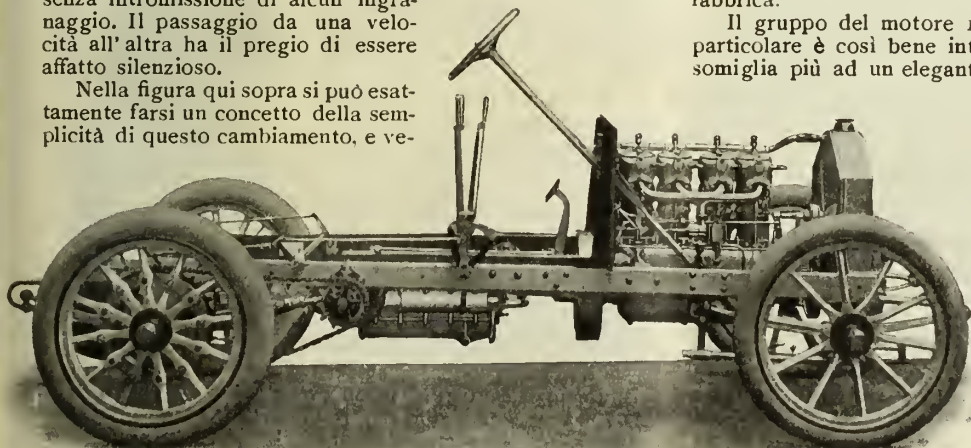
Il *chassis* propriamente detto è in legno con armature metalliche che lo rendono assolutamente indeformabile. La sospensione è fatta su molle assai allungate ed elastiche.

La Casa Isotta, Fraschini & C. impiega tanto l'accensione a magneto quanto l'accensione con accumulatori e bobina. In ambedue i casi però si ha sempre l'*avance* all'accensione.

I freni sono due, l'uno sull'albero del differenziale, e l'altro sulle ruote posteriori. Ambedue questi freni agiscono tanto innanzi che indietro.

La recente Esposizione di Torino della quale abbiamo dato ampia descrizione nello scorso numero nella *Rivista* ha procurato un'ottima occasione alla Casa Isotta e Fraschini di farsi onore. Diffatti in mezzo ai moltissimi *Stand* non si poteva fare a meno di fermarsi ad osservare la finitezza ed eleganza del lavoro dei *chassis* e motori di questa fabbrica.

Vettura da turismo.

Il gruppo del motore 12 HP., quattro cilindri, in modo particolare è così bene inteso e raccolto che davvero assomiglia più ad un elegante gingillo che non al poderoso ordigno di forza che è difatti. Ciò che poi si fa anche notare è la grande cura dei dettagli più minuti, il cui insieme alle volte rappresenta nella vettura una parte assai importante. Non v'è una vite, un bullone, una molletta che non siano ben fatti, ben finiti, e meglio montati; ognuno d'essi è stato oggetto di cura speciale.

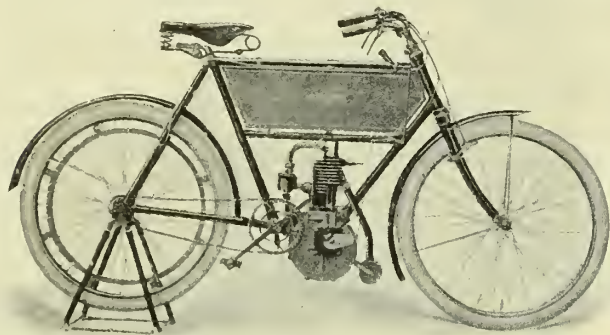
Tutto l'insieme delle vetture Isotta Fraschini e C. presenta quell'armonia di linee assai difficile a trovarsi e conciliarsi fra la macchina e la vettura, armonia che, congiunta ai pregi intrinseci del meccanismo, fa sì che giustamente questa marca italiana occupi uno dei primissimi posti nella industria nazionale.

MOTOCICLETTE

La motocicletta Bianchi.

E' un altro notevole passo avanti che questa macchina fa nella nuova stagione 1904.

Un solido telaio ed una felice disposizione del motore le assicurano la stabilità ed il perfetto equilibrio. L'altezza del telaio è di 55 cm. e quella delle ruote di 65 cm.

Il motore della forza di 2 1/2 HP, viene fornito tanto a valvola di aspirazione comandata, come a valvola automa-

tica, il che dimostra esuberantemente che il mondo dei motociclisti è ancora ben lungi, e giustamente, dall'essere convinto della necessità della valvola comandata.

Il carburatore è a presa d'aria automatica del tipo Longuemare ed una volta regolato alla partenza dà una carburazione costante. Ciò permette l'abolizione di ogni maniglia di manovra.

Nell'impugnatura del manubrio è racchiusa la manovra di attacco e distacco della corrente, che consente di modificare a piacere la velocità del motore.

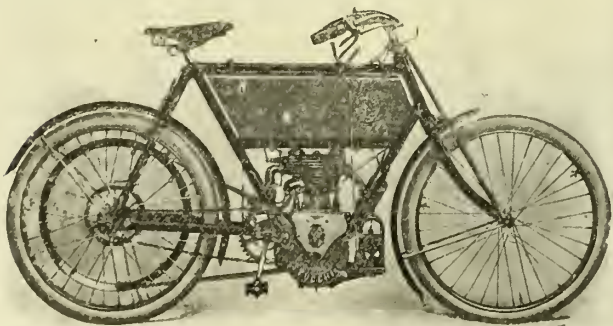
La trasmissione è fatta per mezzo di una cinghia piatta, assai larga al cromo, e la puleggia è fissata al cerchio della ruota posteriore.

Il dispositivo di accensione è semplice e non occorre mai regolarlo.

Nel grande recipiente sono racchiusi la bobina e l'accumulatore.

Tutto l'insieme di questa macchina ha l'aspetto il più soddisfacente, e ciò che vale ancor più a farla apprezzare è il funzionamento regolare e perfetto sotto tutti i rapporti.

Le motociclette Stucchi e C.

La casa Stucchi e C., ormai notissima per le sue biciclette, non poteva restare indifferente di fronte alla estensione presa dalla fabbricazione delle motociclette.

Sino dallo scorso anno (e ne accennammo in questa nostra *Rivista*), essa creò i suoi primi tipi, che, notevolmente perfezionati e semplificati, l'hanno condotta al nuovo modello 1904, che merita di essere additato agli amatori della motocicletta.

Non è quindi a stupirsi se, esaminando l'insieme della motocicletta Stucchi 1904, si scorge subito, sia nella linea generale del telaio, che nei particolari di dettaglio, quella sicurezza di forma ed accuratezza di finitura, che dà all'occhio del vero conoscitore, un concetto nuovo, che non sapremmo bene come definire, ma ci sembra si possa perfettamente chiamare: *il senso di benessere meccanico!*

Non accenneremo qui alla parte *ciclistica* di questa motocicletta, giacchè questa Casa ha già una riputazione per tutto quanto riguarda la fabbricazione dei cicli.

Ci limiteremo quindi a parlare del motore e dei suoi accessorî.

Il motore è della forza di 2 3/4 HP a valvole comandate. La disposizione simmetrica delle valvole di ammissione e di scappamento, collocate l'una a destra, l'altra a sinistra del cilindro, e nel piano medio trasversale del pedaliere, dà a questo motore la forma logica e razionale già adottata per i motori di vettura.

Il carburatore è collocato dietro al motore, e la candela per la sua stessa ubicazione si trova assai bene protetta dal pericolo che qualche spruzzo d'acqua possa cadere sulla porcellana e farla saltare.

L'accensione, a seconda del desiderio del turista, viene montata con accumulatori, oppure con *magneto,* ma in tal caso si tratta sempre di un magneto rotativo, che fornisce la corrente ad *alta* tensione per far scoccare la scintilla in una candela usuale.

Nella recente Esposizione di Torino, questa macchina, la cui fabbricazione è delle più accurate, si è fatta giustamente ammirare dal gran numero di visitatori accorsi.

I motori « Stella » e la motocicletta Türkheimer.

La Casa Türkheimer ha studiato assai bene i suoi nuovi tipi di motociclette 1904 tanto da acquistarsi un posto assai ragguardevole in mezzo alla pletora di motociclette che oggi hanno invaso il commercio, e delle quali molte sono ben lontane dal soddisfare le più modeste esigenze.

Le motociclette Türkheimer sono munite di motori *Stella.*

I motori *Stella* della Casa Türkheimer possono essere di 2, 2 1/2 oppure 3 HP. Essi sono applicati verticalmente nel punto più basso del telaio e presso il pedaliere, per modo da assicurare, oltre all'equilibrio, anche un'ottima stabilità alla motocicletta.

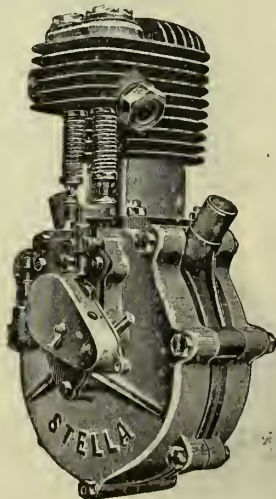
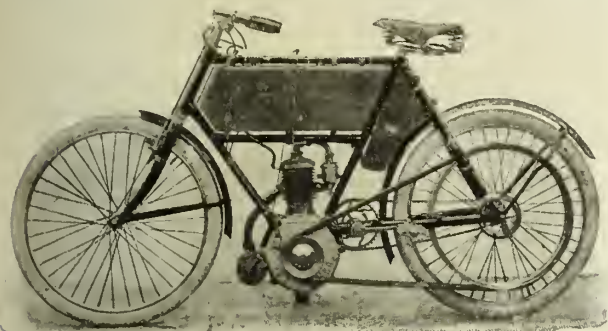
Il carburatore per i motori da 2 HP è del tipo assai noto FN-1904 e pei motori di forza maggiore viene applicato sia quello FN, che Longuemare con regolatore d'aria e di miscela, ed aspiratore automatico.

La trasmissione è fatta per mezzo di una cinghia trapezoidale, di grande aderenza, e, con tale sistema, lo scivolamento è ridotto a ben poca cosa.

Il motore e tutti i suoi organi sono lubrificati per mezzo di una pompa congiunta al grande serbatoio che è diviso in tre scomparti: uno contiene un litro d'olio, l'altro l'accumulatore e la bobina, ed il terzo cinque litri di essenza.

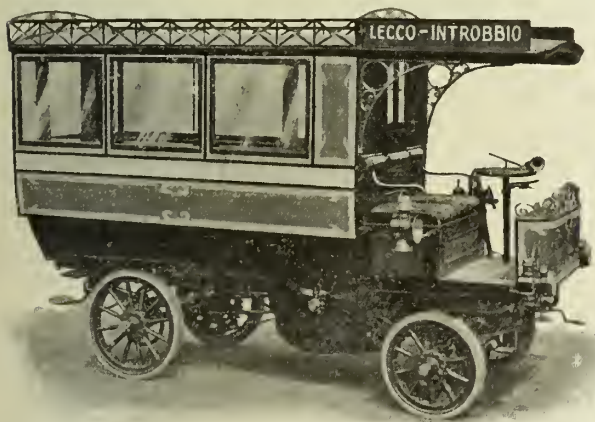
La lubrificazione si può fare stando in sella a mezzo di una piccola pompa. Mediante poi una piccola valvola automatica a sfera viene ingegnosamente impedita qualsiasi perdita di olio.

La stessa maniglia che regola l'*avance* di accensione, portata al suo punto più basso apre la valvola di compressione all'atto della messa in moto.

I freni sono due e molto efficaci, quello anteriore agisce sul cerchio della ruota, quello posteriore è a nastro,

ambedue funzionano mediante leve applicate al manubrio. A seconda delle diverse forze, il peso delle motociclette

Türkheimer può variare dai 45 ai 60 chg. Le ruote sono di 65 centimetri.

SERVIZI PUBBLICI

L'omnibus automobile nella Valsassina.

L'egregio signor F. Gattini, console del T. C. I. a Castello sopra Lecco, c'invia gentilmente (accompagnandole con opportune fotografie) alcune interessanti notizie sul

servizio d'automobili, notizie che crediamo assai utili per quei comuni che avessero intenzione di istituire simili servizi.

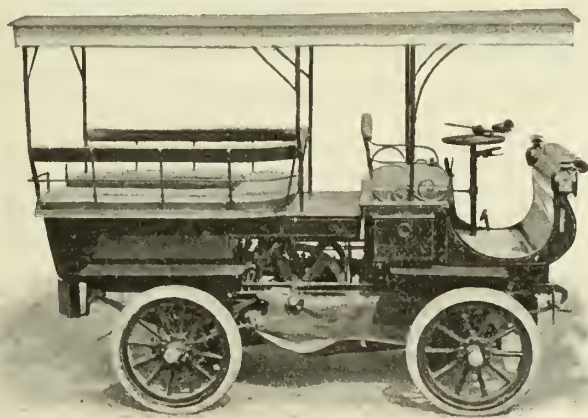
Premesso che le due prime prove (completamente riuscite) vennero fatte sino dal 30 dicembre e 3 gennaio u. s.

Malavedo sopra Lecco.

(e perciò nell'epoca peggiore dell'anno per quanto riguarda le condizioni stradali), da quanto il signor Gattini ci scrive spigoliamo quel che segue.

L'omnibus adottato è stato fornito dalla fabbrica di automobili *Union* di Norimberga. Esso è munito di un motore di 10 cavalli ad un cilindro solo e con trasmissione diretta a *frizione frontale* (senza ingranaggi) ed a una sola catena. Questo sistema ha il vantaggio di poter cam-

La chiusa d'Introbbio.

biare la velocità dal minimo al massimo o viceversa, gradatamente senza il bisogno di staccare il motore, e di mettere a disposizione del conduttore tutta una serie continua di velocità, e non soltanto tre o quattro velocità come nelle vetture comuni; inoltre l'avviamento diventa dolcissimo, e la manovra della vettura è di molto semplificata; infine, mancando gli ingranaggi, le spese di manutenzione si riducono ad un minimo.

La lunghezza del percorso, tra Lecco e Casargo, il paese più remoto dell'alta Valsassina sullo stradone provinciale, è di chilometri 34.

I dislivelli sono assai notevoli. Si parte da Lecco a 210 m. e si raggiunge, dopo 8 chilometri, Ballisio, sopra Ballabio, a 625 m., per discendere tosto a 430 m. Taceno Pioverna, e poscia risalire a Casargo a 825 s. m.

L'esercizio viene fatto con due sole vetture (per ora). Il servizio riflette la tratta Lecco-Taceno di chm. 26 e la velocità media fra andata e ritorno fu riscontrata di circa chm. 13 all'ora di marcia effettiva.

Si potranno effettuare due corse al giorno complete andata e ritorno con una sola vettura.

Ciascun viaggio d'andata e ritorno durerà circa 5 ore comprese le fermate (4 ore di pura marcia) e la vettura percorrerà 104 chm. al giorno.

Un secondo omnibus verrà tenuto in *garage* in ripulitura, alternandolo col primo. Nei periodi di maggior concorso,

potrà essere distaccato anche questo secondo omnibus per una mezza giornata, per effettuare una terza corsa straordinaria; ed anche negli altri periodi dell'anno, si potrà utilizzare il secondo omnibus per servizi locali e noleggio. Si può perciò contare sopra un chilometraggio annuale di 52 *mila* chilometri, vale a dire su 4000 ore di marcia effettiva.

Il consumo di benzina venne trovato in media di L. 2 per ora di marcia effettiva, e quella di lubrificazione di L. 0 10.

Si avrebbe quindi, secondo il preventivo dell'ingegnere Tondini:

Impianto.

Acquisto di due omnibus ed accessori di *garage* .	L. 25 000
Riserva per iniziare l'esercizio.	» 5 000
Capitale . . .	L. 30 000

Esercizio.

Spese generali: Interesse 5 per cento del capitale di L. 30 000 . .	L. 1500	
Ammortamento in 12 anni della spesa di impianto (L. 25 000) al tasso del 5 per cento di interesse: 8 per cento di L. 25 000	» 2000	
Amministrazione, affitto, tasse, assicurazioni, illuminazione, riscaldamento e diversi	» 2500	
		L. 6 000
Spese di trazione: Salari di due conduttori a L. 1300 all'anno . .	L. 2600	
Benzina per 4000 ore all'anno a L. 2	» 8000	
Lubrificanti per 4000 ore a L. 0, 10	» 400	
Riparazioni al materiale e diversi	» 1000	
		» 12 000
Totale annuo . . .		L. 18 000

Si deduce quindi:

Costo per *vettura-chilometro* $\frac{\text{L. } 18\,000}{\text{Chm. } 52\,000}$ = L. 0 346, dei quali L. 0, 115 di generali, L. 0 231 di frazione, suddivisa in L. 0, 05 di personale, L. 0, 161 di consumo e L. 0, 02 di riparazione.

Oppure: Costo per *vettura-ora* $\frac{\text{L. } 18\,000}{\text{ore } 4\,000}$ = L. 4, 50 di cui L. 1, 50 di generali e L. 3 di trazione, suddivise in L. 0, 55 di personale, L. 2, 10 di benzina e lubrificazione, L. 0, 25 di riparazioni.

Le vetture possono portare 9 e più persone; la media occupazione dei posti sarà però molto minore; supponendola di circa metà, ossia di 4 persone, il costo per *persona-chilometro* risulta di circa L. 0, 086.

La tratta perciò, Lecco-Taceno di chm. 26, costerebbe per persona L. 2, 25, e l'andata e ritorno L. 4, 50, mentre attualmente il viaggiatore paga L. 12, prezzo di tariffa colla vettura, e L. 6 colla corriera, ma impiegando tutta la giornata.

Servizi automobilistici in Italia.

Spoleto-Norcia. — Al servizio automobilistico Spoleto-Norcia fu apportato un notevole miglioramento. Pochi usufruivano degli automobili per raggiungere Cascia e Monteleone per il fatto che a Serravalle era difficile trovare vetture pronte che permettessero di raggiungere senza ritardo la destinazione. Questo inconveniente è stato ora tolto. La spesa per l'intera gita è stata fissata in L. 3,60, di cui L. 2,60 per l'automobile da Spoleto a Serravalle e L. 1 per la vettura da Serravalle a Cascia e viceversa.

— A Lecce il direttore delle Poste e Telegrafi ha in progetto di sostituire il servizio attuale di distribuzione della corrispondenza, disimpegnato dai procaccia ciclisti e dalle molto lenti diligenze, con veicoli automobili. Si ottenne dal ministro un aumento da 6 000 a 16 000 lire, ma ne necessiterebbero ancora 9 000. Le linee che percorrerebbero gli automobili sarebbero due: una, partendo da Maglie, attraverserebbe i comuni di Scorrano, Nociglia, Montesano, ponte Lucugnano, Tutino, Tricase, Caprarica, Tiggiano, Alessano, Montesardo, Gagliano, Salignano, Castrignano. L'altra, partendo da Gallipoli, attraverserebbe Alezio, Parabita, Matino, Casarano, Taurisano, Acquarica, Presicce, Alessano.

Aquila-Ascoli. — Una società sta studiando il progetto di una linea automobilistica Aquila-Ascoli. Il centro della linea starebbe tra Amatrice e Accumoli, dove si può produrre forza idraulica sufficiente per lo sviluppo dell'energia elettrica, sussidiata, se necessitasse, da quella che potrebbe ottenersi dalle due teste di linea Aquila e Ascoli.

I carrozzoni che sarebbero impiegati dovrebbero servire in parte pel trasporto del bagaglio e pel servizio postale e in parte per il pubblico. La velocità sulla linea è stata calcolata in media a 30 chm. all'ora: a percorrere il tragitto i passeggeri impiegherebbero così circa 4 ore, le merci da 5 a 6 ore.

Un grande progetto. — L'ing. Vittorio Sambolino ha presentato al ministro Tedesco un progetto di servizio pubblico che dovrebbe essere disimpegnato da automobili, per collegare località sprovviste di mezzi di trasporto con stazioni ferroviarie, tramviarie e con uffici postali. Il servizio dovrebbe comprendere il trasporto dei viaggiatori, dei bagagli, delle merci e della corrispondenza. L'orario dovrà essere regolato in coincidenza colle ferrovie, tramvie e poste.

Con questo progetto si troveranno in corrispondenza automobilistica le seguenti località: Pavia, Mortara, Varzi, Abbiategrasso, Novara, Vercelli, Casalmonferrato, Sale, Tortona, Voghera, Genova, Piacenza, Bobbio, Pontecurone, Zavattarello, Godiasco, Lirio, Casteggio, Broni, Stradella, Commato, Nibbiano, Pianello Val Tidone, Borgonovo, Castel San Giovanni, Casei Gerola, Castelnuovo Scrivia, Sannazzaro, Pieve del Cairo, Cornate, Suardi, Torre berretti, Sartirana, Zeme, Castel d'Agogna, Gianozzo, Lomello, Ferrera Erbognone, Valeggio, Garlasco, Casorate Primo, Scaldasole, Dorno, Bereguardo, Binasco, Trovo, Soncino, Vigevano, Gravellona, Ciavegna, Parona, Albonese.

La vettura automotrice Purrey. — L'on. Tedesco, ministro dei lavori pubblici, ha autorizzato la Mediterranea ad esperimentare, sulla linea Roma-Viterbo, le vetture automotrici sistema Purrey.

Questa vettura pesa circa 24 tonn., si compone della piattaforma sul davanti per il macchinista, del bagagliaio, di un compartimento di prima classe per sei viaggiatori, di un compartimento di terza classe con sedici posti e di un ampio terrazzino posteriore per il conduttore, dove possono stare anche dodici viaggiatori in piedi. Può rimorchiare altre due vetture del peso di circa 14 tonn. ciascuna e marciare su linee di limitate pendenze con la velocità di 60 chm. all'ora, e su pendenza del 20 per mille con velocità di 20 chm. all'ora.

Automotrici del sistema Purrey sono già in uso presso la Società degli omnibus di Parigi, presso la Compagnia delle ferrovie francesi dell'Orleans e sulla Paris-Lyon-Méditerranée.

Si ritiene che l'esperimento sulla linea Roma-Viterbo potrà aver luogo nella prossima estate, e se darà buoni risultati, ciò costituirà un fatto di grande importanza, giacchè si potrebbe in tal caso sperare di riuscire, con l'adozione delle vetture automotrici Purrey, a risolvere in modo veramente soddisfacente il problema dell'esercizio economico delle linee di traffico, possedendo quel tipo di vetture appunto tutti i caratteri richiesti per la formazione di treni leggeri ed economici.

Automobili a petrolio. — L'automobilismo, mediante motori a petrolio, comincia ad introdursi nell'industria mineraria. In alcune miniere dell'Africa del Sud sono usate piccole locomotive dotate di tali motori per rimorchiare piccoli vagoni nelle gallerie. Ognuna di esse può funzionare dieci ore senza bisogno di alcun rifornimento, ed è capace di rimorchiare un carico di 10 900 chilogrammi, in moderata salita, con una velocità di 15 chilometri all'ora.

Servizio automobilistico in Sicilia. — Il Ministro dei lavori pubblici ha interessato le Società ferroviarie a voler studiare la opportunità dell'impiego degli automobili a vapore od a benzina nei servizi economici delle ferrovie, per avere, con una minore spesa, un maggior numero di coppie di treni.

A questo proposito la Società delle Strade Ferrate della Sicilia continua a fare studi sull'uso di automobili ferroviari per il servizio economico delle linee a debole traffico, nell'intento di renderlo più intenso, senza che per questo risulti passivo all'esercizio, ed anche per rendere più frequenti e comode le comunicazioni fra i grandi centri ed i paesi circonvicini, e si sta occupando ora di raccogliere elementi per vedere se è possibile avere un tipo che per natura di motore, di acqua adoperata, capacità e velocità, possa servire sulle linee più povere di traffico dell'isola.

La Società stessa poi, nel far presente al Ministero dei lavori pubblici la convenienza di iniziare un esperimento, ha presentato concreta proposta per l'acquisto di una automotrice del sistema Purrey, adottata dalla Società Paris-Lyon-Méditerranée e da quella dell'Orléans con buon esito.

Oltre poi ad interessarsi delle automotrici a vapore, la Società predetta si occupa pure delle motrici a petrolio e soprattutto di quelle ad alcool denaturato, per i vantaggi che l'uso di quest'ultimo combustibile potrebbe arrecare all'industria locale.

Quanti sono gli automobili in Italia?

Gli automobili in Italia sono pochi: 1870 fra tutti! E pensare che la sola città di Parigi ha 10000 automobili! Quanto cammino abbiamo ancora da fare su questo campo!

Ecco intanto il numero degli automobili esistenti nelle singole provincie del regno al 31 dicembre 1903.

	automobili		automobili
Torino	350	*Riporto*	1796
Milano	239	Modena	7
Firenze	169	Siena	7
Genova	145	Aquila	5
Roma	137	Ascoli Piceno	5
Padova	94	Massa Carrara	5
Novara	62	Pesaro	4
Napoli	45	Grosseto	3
Brescia	43	Messina	3
Treviso	39	Potenza	3
Livorno	37	Arezzo	2
Bologna	32	Belluno	2
Vicenza	30	Cagliari	2
Alessandria	29	Lecce	2
Palermo	27	Rovigo	2
Udine	23	Salerno	2
Ravenna	21	Teramo	2
Parma	20	Trapani	2
Verona	20	Ancona	1
Como	19	Bari	1
Ferrara	19	Caltanissetta	1
Piacenza	19	Campobasso	1
Venezia	19	Caserta	1
Porto Maurizio	18	Cosenza	1
Cuneo	17	Girgenti	1
Mantova	17	Macerata	1
Reggio Emilia	16	Avellino	0
Cremona	15	Benevento	0
Lucca	15	Catanzaro	0
Pavia	15	Chieti	0
Catania	14	Foggia	0
Perugia	12	Reggio Calabr.	0
Forlì	10	Sassari	0
Pisa	9	Siracusa	0
Bergamo	8	Sondrio	0
Da riportarsi automobili	1796	*Totale* automobili	1870

Esposizioni automobilistiche.

Vienna. — Alla mostra automobilistica che fu tenuta aperta al pubblico nello scorso mese, hanno inviato prodotti le seguenti case di:

Automobili: A. Darracq; Panhard et Levassor; C. G. V.; de Dion Bouton: Gardner-Serpollet; Renault frères; Société Mors; De Dietrich; A. Clément; Chaboche; Dupressoir; Brouhot et Cie; Gobron-Brillié; Tony Huber.

Motori: Brouhot et Cie; Tony Huber; Hilbig; Chauveau (une pompe à incendie); Mme veuve L. Longuemare.

L'esposizione ottenne ottimo successo.

Londra. — La *Motor Manufactures Traders*, che organizza tutti gli anni l'esposizione al Crystal Palace, ha deciso per gli anni venturi l'ostracismo delle motociclette e motocicli dell'esposizione e la durata di questa di soli otto giorni. Ora s'aspetta che la *National Cycle Show* faccia giustizia dando l'ostracismo alle vetture in favore delle motociclette.

Lilla. — Si sta organizzando una esposizione che rimarrà aperta dal 2 al 24 aprile nel palazzo Rameau.

Fanno parte del Comitato d'onore le più spiccate personalità sportive e civili del Belgio.

Marstrand (Svezia). — L'esposizione di canotti a benzina sarà inaugurata il 9 luglio e rimarrà aperta fino al 24 dello stesso mese: si terranno per l'occasione conferenze e si eseguiranno importanti esperimenti.

Amsterdam. — Nella seconda quindicina di febbraio nel Palais voor Volkstitj si tenne un'esposizione di automobili organizzata dalla Società olandese dell'industria ciclistica, sotto gli auspici del Nederlandsche Automobil Club e dell'Allgemeene Nederlansche Wijlrijders Bond. Un pubblico enorme assistette all'inaugurazione, alla quale hanno partecipato le più spiccate notabilità di Amsterdam, e frequentò la mostra ogni giorno in modo ragguardevolissimo interessandosi sempre più delle macchine esposte.

Nizza. — Il Commissario dell'esposizione dell'Automobil Club di Nizza ha ricevuto l'iscrizione, per la prossima esposizione che si terrà nella città litoranea dei fiori, della Fiat e della Mercédès nonchè l'assicurazione di partecipare della Bayard-Clément; una ventina di *stands* sono così già presi ed il successo dell'esposizione è assicurato.

Prove di vetture da turismo.

L'Automobile Club Italiano di Milano si è fatto promotore di una riunione automobilistica internazionale, che avrà luogo nei giorni 11, 12, 13, 14, 15 maggio 1904, tempo permettendo.

Lo scopo principale di questa riunione è di dimostrare quale tra le vetture concorrenti è quella che presenta in maggior numero ed in maggior quantità i fattori che concorrono a formare la vettura di perfetto turismo.

La riunione Milanese comprende le seguenti prove di turismo: prove di resistenza; prova ad andatura libera su rettilineo in piano; prova ad andatura libera in salita.

Ogni macchina inscritta è obbligata a sottomettersi a tutte queste prove, poichè la classifica si farà soltanto sul loro risultato complessivo.

Una Casa può iscrivere serie di tre vetture dello stesso tipo in ognuna delle quattro categorie. Esse concorrono alla coppa speciale delle serie, non escludendo la partecipazione di ogni vettura della serie al premio delle varie categorie.

Il regolamento di queste prove venne pubblicato in elegante opuscolo, a cui è annessa la carta colla planimetria e profilo del Passo dell'Aprica (edizione del Touring) ove dette prove avranno luogo.

Carovane turistiche del 1904.

Nizza-Roma.

La carovana Nizza-Roma che avrà luogo dal 18 al 25 aprile, organizzata dalla *France Automobile*, otterrà certamente ottimo successo. L'annuncio del programma è stato bene accolto dagli automobilisti e molti di loro hanno già inviato l'iscrizione.

Il percorso è diviso in sei tappe:

		chm.
I.	Nizza-Torino	203,4
II.	Torino-Milano	141,9
III.	Milano-Bologna	219,0
IV.	Bologna-Firenze	131,3
V.	Firenze-Perugia	187,1
VI.	Perugia-Roma	178,8
	Totale chm.	10621,0

Concorsi motociclistici in vista.

La *Gazzetta dello Sport* annuncia di organizzare una gita di motociclisti in Sardegna, probabilmente nei giorni del convegno del Touring a Cagliari.

Lo stesso giornale si propone di invitare le case motociclistiche ad un concorso il cui percorso sarà di 1000 chilometri, e cioè da Milano-Bologna-Firenze-Rimini-Ravenna-Padova-Verona Brescia. Le case dovrebbero concorrere ciascuna con tre macchine. Le tappe dovrebbero essere quattro, in modo da obbligare i concorrenti a percorrere giornalmente 250 chilometri ad andatura limitata, secondo gli attuali regolamenti sulla circolazione.

Regolamento.

Il sindaco di Pavia c'invia la seguente lettera:

" Da qualche tempo si lamenta che squadre di motociclisti ed automobilisti, provenienti da codesta città, attraversano, con moto oltre misura accelerato, il corso principale di questa città, senza neppure dar avviso del loro passaggio a questo municipio.

" Ad evitare disgrazie, quest'amministrazione ha dato ordine agli agenti daziari di procedere in tali casi alla chiusura dei cancelli delle porte, e di intimare ai partecipanti alle corse di dirigersi sulla via di circonvallazione esterna.

" Tanto io significo a codesta on. direzione, perchè di tali provvedimenti, con quei mezzi che meglio si crederanno opportuni, sieno avvertiti i promotori ed i partecipanti di tali gare, e ciò a scanso di inutili contestazioni ".

Echi della Esposizione di Torino.

Corpo volontarî automobilisti.

Nella prima sala dell'Esposizione di Torino erano esposte ed ammirate le riuscitissime caricature (eseguite a carboncino dal cav. Carlo Biscaretti di Ruffia) di quindici fra le più note personalità automobilistiche di Torino, presentate sotto le spoglie delle varie armi del nostro esercito. Eccone i nomi, coi numeri corrispondenti;

1. Conte E. di Bricherasio — 2. On. R. Biscaretti — 3. Duca degli Abruzzi — 4. Cav. A. Rostain — 5. Magg. A. Nasi. — 6. Avv. Goria Gatti — 7. Cav. Scarfiotti — 8. March. Ferrero — 9. Conte Fossati Reyneri — 10. Dott. Roberto Felice Tapparo — 11. Oscar Bertero — 12. Cav. Giovanni Agnelli — 13. Cav. Michele Ceriana-Mayneri — 14. Barone Romano Giannotti — 15. Cav. Carlo Biscaretti.

(Fotografia Vercellone)

Statistica delle biciclette in Italia.

Presentiamo, nella pagina seguente, alcuni dati, assai interessanti, sul numero delle biciclette italiane al 31 dicembre 1903.

Nella prima colonna sono elencati i nomi delle 69 provincie del regno, in ordine decrescente riguardo al numero delle biciclette possedute, cominciando dalla provincia di Milano, che è quella che ne ha di più (26721), ed andando sino a quella di Potenza che ne ha di meno (22), e precisamente meno della millesima parte di Milano!

Nella seconda colonna è dato il numero degli abitanti delle singole provincie secondo l'ultima anagrafe (10 febbraio 1901).

Nella terza colonna è dato il numero dei ciclisti delle singole provincie; o, per essere più esatti, il numero delle biciclette per le quali venne pagata la tassa del 1903. I ciclisti sono naturalmente in numero maggiore, sia perchè molti sono ciclisti e non possiedono una bicicletta, sia perchè potrebbe anche darsi che alcuni la possiedano.... e trovino modo di non pagare la tassa, sia perchè molte biciclette (militari, carabinieri, ecc.) non pagano la tassa. Nel numero delle biciclette delle singole provincie sono comprese anche quelle del capoluogo.

Nella quarta colonna è dato il numero delle biciclette nei singoli capoluoghi di provincia. Questo è veramente un dato che non significa molto, perchè vi sono in Italia non poche città che non sono capoluogo di provincia, ed hanno un numero d'abitanti notevolmente superiore ad altre che lo sono. Ricordiamo, per citare qualche esempio, che Porto Maurizio, capoluogo di provincia, conta 7207 abitanti, e Teramo, pure capoluogo di provincia, ha 24091 abitanti; e l'una e l'altra sono superate da altre città non capoluogo di provincia, come Martina Franca (25387), Adernò (25689), Comiso (25837), Cascina (25895), Castrogiovanni (26081), Giarre (26194), Foligno (26277), Gubbio (26718), Lodi (26827), Città di Castello (26885) e su su sino a Pistoia (65412) ed alla Spezia (66263). Le due colonne, terza e quarta, confrontate l'una coll'altra, offrono però argomento a qualche notevole considerazione. Se guardiamo, per esempio, a Novara, vedremo che degli 8797 ciclisti della provincia, soli 1481 sono nel capoluogo; a Cuneo, di 3679, soli 641 nel capoluogo; a Treviso, di 2907, soli 813 nel capoluogo; a Napoli invece, di 1362, ben 1188 sono nel capoluogo; a Messina, di 482, ben 442 nel capoluogo; a a Roma, di 8473 ben 8032 nel capoluogo! Perchè?

Nella quinta colonna diamo la percentuale del numero dei ciclisti per ogni 10,000 abitanti delle singole provincie e questo è il dato che più esattamente indica la diffusione del ciclo. Infatti, come indica la colonna terza, come numero *assoluto* di biciclette vengono in prima linea Milano e Torino; invece come numero *relativo* passano in prima linea

Ravenna con 225,05 biciclette per 10,000 abitanti;
Ferrara » 208,34 » » » »

e seguono poi tosto, al terzo e quarto posto, Milano (184.25) e Torino (174.44).

I due ultimi posti, come numero *assoluto* ed anche come numero *relativo*, sono tenuti da Girgenti (0,86) e da Potenza (0,44). Mentre nelle provincie di Ravenna e Ferrara si contano *più di due biciclette ogni 100 abitanti*, nella provincia di Potenza si ha *meno di una bicicletta ogni 20000 abitanti.*

Tutte queste cifre ci sembrano meritevoli di grande attenzione, ed offriranno ai nostri lettori campo di varie considerazioni, perchè la bicicletta è non solo un mezzo di trasporto, ma anche un indice di progresso, un segno del buon uso che si sa fare del tempo, un testimonio della sicurezza pubblica e dello sviluppo stradale, una prova di relativa agiatezza.

Abbiamo voluto cogliere questa occasione per confrontare anche, nelle singole provincie, il numero dei ciclisti coi numeri dei soci del Touring; e diamo infatti nella sesta colonna il numero dei soci del Touring nelle singole provincie (compresi quelli del capoluogo), e nella settima i soci del capoluogo. Da questi dati vediamo che contano *più di mille soci* le provincie di:

Milano	con 6497	soci
Torino	» 2907	»
Genova.	» 2017	»
Novara.	» 1517	»
Roma	» 1483	»
Firenze	» 1156	»
Bologna	» 1035	»

Contano invece *meno di cento soci* le provincie di:

Macerata	con 85	soci
Teramo	» 63	»
Campobasso	» 61	»
Bari . . . . , ...	» 59	»
Massa-Carrara	» 54	»
Catania	» 50	»
Salerno	» 50	»
Cosenza	» 48	»
Foggia	» 48	»
Benevento	» 40	»
Potenza	» 38	»
Trapani	» 36	»
Reggio Calabria	» 30	»
Siracusa	» 24	»
Catanzaro	» 22	»
Girgenti	» 22	»
Caltanissetta	» 17	»
Avellino	» 12	»

Quale immenso campo da seminare ha ancora davanti a sè il Touring in così vasta parte d'Italia!

Nell'ottava ed ultima colonna diamo la percentuale dei soci del Touring in confronto del numero dei ciclisti nelle singole provincie. Anche questo è un dato che non ha che un'importanza relativa. Infatti, come si sa, molti sono soci del Touring (che comprende qualsiasi genere di turismo) senza essere ciclisti, e questo è tanto vero che in qualche provincia il numero dei soci del Touring è superiore al numero dei ciclisti dell'intera provincia; e infatti la provincia di Benevento ha soli 36 ciclisti.... ma 40 soci del Touring, e la provincia di Potenza ha soli 22 ciclisti ma 38 soci del Touring; il che mostra, d'altro lato, che il nostro sodalizio ha una certa forza d'espansione anche nelle provincie che si sono sino ad ora mostrate più refrattarie alla diffusione delle biciclette.

Noi offriamo questa statistica specialmente ai nostri egregi consoli, i quali da essa potranno vedere quale immenso campo sia ancora offerto alla loro feconda attività di propagandisti.

In alcune provincie il numero delle biciclette è ancora straordinariamente scarso. Perchè? E quando giunse colà la prima bicicletta? E da chi fu introdotta ed a quale scopo? Ecco un altro campo di ricerche interessanti per la storia del ciclismo in Italia; ecco un altro argomento sul quale sarebbe utile raccogliere dati per la *Rivista*, che pubblicherebbe volontieri notizie in proposito.

Ma ecco senz'altro la statistica, così eloquente nel laconismo delle sue cifre.

PROVINCIA	Numero degli abitanti della provincia	Ciclisti		*Percentuale dei ciclisti per 10000 abitanti*	Soci del T.		*Percentuale dei soci del Touring per 100 ciclisti*
		nella Provincia compreso il capoluogo	nel Capoluogo		nella Provincia compreso il capoluogo	nel Capoluogo	
Milano	1 450 214	26721	17347	*184,25*	6497	5003	*24,31*
Torino	1 147 414	20016	13926	*174,44*	2907	2386	*14,52*
Firenze	945 324	9628	6631	*101,84*	1156	882	*12,—*
Novara	763 830	8797	1481	*115,16*	1517	236	*17,24*
Bologna	529 612	8516	5716	*160,79*	1035	798	*12,15*
Roma	1 142 526	8473	8032	*74,15*	1483	1369	*17,50*
Alessandria	825 536	6662	1843	*80,76*	782	204	*11,74*
Genova	931 156	6384	2209	*68,55*	2017	1228	*31,59*
Padova	444 360	5726	2865	*128,85*	788	449	*13,76*
Ferrara	270 558	5637	3180	*208,34*	385	215	*6,85*
Pavia	504 382	5598	1856	*110,98*	465	150	*8,31*
Ravenna	234 656	5281	1862	*225,05*	353	104	*6,84*
Cremona	329 471	5259	1442	*159,61*	6[illegible]1	218	*11,81*
Como	594 304	5119	1240	*86,13*	1342	389	*26,21*
Mantova	315 448	5118	1206	*162,24*	412	192	*8,05*
Vicenza	453 602	4719	1508	*104,03*	661	220	*14,—*
Brescia	541 765	4625	2251	*85,36*	831	343	*17,96*
Verona	427 018	4164	1848	*97,51*	480	265	*11,53*
Udine	614 270	4144	1244	*67,46*	664	244	*16,02*
Parma	303 694	4016	1762	*132,23*	249	161	*6,20*
Cuneo	670 504	3679	641	*54,86*	550	98	*14,95*
Modena	323 598	3571	2142	*110;35*	382	248	*10,69*
Reggio Em.	281 085	3404	1595	*121,10*	183	91	*5,37*
Rovigo	222 057	3135	382	*141,17*	214	68	*6,83*
Treviso	416 945	2907	813	*69,72*	398	91	*13,69*
Forlì	283 996	2742	1190	*96,55*	196	91	*7,14*
Bergamo	467 549	2176	893	*46,54*	466	211	*21,41*
Piacenza	250 491	2083	1118	*83,15*	185	122	*8,87*
Venezìa	399 823	2079	455	*51,99*	626	424	*30,11*
Pisa	319 854	1926	1145	*60,21*	241	137	*12,51*
Livorno	121 571	1734	1684	*142,63*	228	193	*13,15*
Lucca	329 986	1708	717	*51,76*	219	114	*12,82*
Ancona	308 346	1428	861	*46,31*	330	204	*23,11*
Perugia	675 352	1369	265	*20,27*	426	78	*31,12*
Napoli	1 141 788	1367	1188	*11,97*	549	475	*40,16*
Porto Maur.	144 604	1173	118	*81,11*	298	39	*25,40*
Palermo	796 191	1096	1053	*13,76*	180	167	*16,42*
Siena	233 874	885	500	*37,84*	166	101	*18,75*
Pesaro-Urb.	259 083	789	360	*30,38*	101	64	*12,80*
Arezzo	275 588	595	349	*21,59*	144	61	*24,20*
Cagliari	486 767	577	358	*11,85*	291	141	*50,43*
Caserta	805 345	523	160	*6,49*	222	39	*42,44*
Messina	550 895	482	442	*8,74*	109	97	*22,61*
Belluno	214 603	463	160	*21,57*	175	54	*37,79*
Ascoli Piceno	251 829	420	191	*16,67*	111	56	*29,29*
Macerata	269 505	390	117	*14,47*	85	15	*21,79*
Bari	837 683	382	244	*4,56*	59	34	*15,47*
Sondrio	130 966	347	116	*26,49*	155	76	*44,66*
Lecce	705 382	335	72	*4,74*	109	34	*32,53*
Massa Carr.	202 749	288	106	*14,20*	54	17	*18,75*
Chieti	387 604	285	94	*7,35*	108	40	*37,89*
Aquila	436 367	264	95	*6,04*	182	75	*68,93*
Catania	703 598	232	174	*3,29*	50	40	*21,55*
Sassari	309 020	206	92	*6,66*	150	68	*72,81*
Trapani	373 569	179	43	*4,79*	36	11	*20,11*
Grosseto	137 795	168	92	*12,17*	117	48	*69,65*
Salerno	585 132	150	83	*2,56*	50	16	*33,33*
Foggia	421 115	124	63	*2,94*	48	18	*38,71*
Campobasso	390 873	114	42	*2,91*	61	9	*53,30*
Teramo	312 188	95	24	*3,43*	63	10	*66,31*
Reggio Cal.	437 202	71	42	*1,62*	30	21	*42,25*
Cosenza	503 329	67	49	*1,33*	48	18	*71,64*
Siraeusa	433 796	62	25	*1,42*	24	11	*38,71*
Caltanissetta	329 449	48	29	*1,45*	17	13	*35,42*
Catanzaro	498 791	38	13	*0,76*	23	11	*60,52*
Avellino	421 766	37	34	*0,87*	12	7	*32,43*
Benevento	265 367	36	24	*1,35*	40	9	*111,11*
Girgenti	380 666	33	6	*0,86*	22	11	*66,66*
Potenza	491 558	22	10	*0,44*	38	19	*172,72*
	32966 334	200887			33216		

La determinazione della moltiplica

Un abbaco per la bicicletta.

Finora ch'io sappia, nessuno si è occupato di applicare la Nomografia alla determinazione della moltiplica e dello sviluppo delle biciclette.

Mi sono perciò permesso, nella lusinga di fare cosa gra-

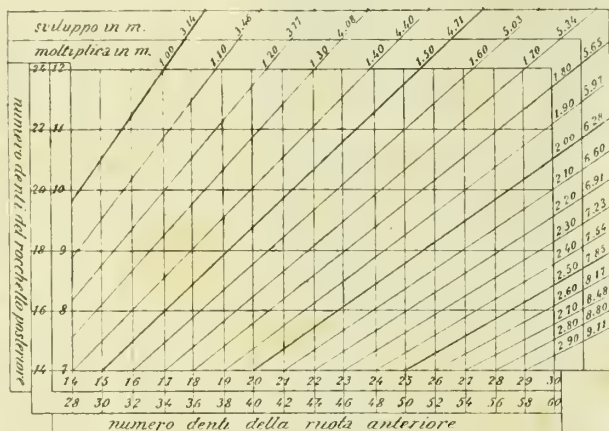



Fig. 1.

dita a buona parte dei soci del T. C. I., di inviare alla *Rivista* un *abbaco* a coordinate cartesiane, il quale serve appunto alla determinazione degli elementi anzidetti.

* * *

L'uso dell'*abbaco* è semplicissimo:

Basta cercare in una delle due colonne orizzontali in basso, il numero dei denti della ruota anteriore, e nella corrispondente colonna verticale a sinistra il numero dei denti del rocchetto posteriore, l'obbliqua passante per il punto d'intersezione della linea verticale colla linea orizzontale così determinata, ci dà la moltiplica e lo sviluppo in metri, che si leggono orizzontalmente in alto o verticalmente a destra dell'*abbaco*.

* * *

Esempio 1° — Si determini la moltiplica e lo sviluppo di una bicicletta avente 48 denti alla ruota anteriore e 16 al rocchetto posteriore.

Si fissa la verticale che porta in basso il numero 48 e l'orizzontale che è segnata a sinistra col numero 16; si vede che per il punto d'intersezione delle predette linee passa un'obbliqua a cui corrisponde la moltiplica di m. 2,10 e lo sviluppo di m. 6,60.

Nella maggior parte dei casi per il punto d'intersezione della verticale data dal numero dei denti della ruota anteriore, colla orizzontale corrispondente ai denti del rocchetto posteriore, non passerà alcuna obbliqua, e bisognerà quindi fare un'interpolazione a vista tra i valori portati dalle due obblique fra cui il punto d'intersezione è compreso.

* * *

Esempio 2° — Vogliasi la moltiplica e lo sviluppo di una bicicletta avente 26 denti in avanti e 9 di dietro.

La moltiplica sarà fra 2,00 e 2,10 e lo sviluppo fra 6,28 e 6,60 e ritenendo che il punto d'intersezione corrispondente alla combinazione dei denti delle due ruote disti dall'obbliqua 2,00 di circa un quinto della distanza che essa ha dall'altra obbliqua 2,10, se ne conchiude che la moltiplica domandata sarà m. 2,02 e lo sviluppo m. 6,34.

* * *

L'abbaco precedente vale unicamente per le biciclette comuni, cioè con ruota posteriore di m. 0,70 e se si volesse la moltiplica di una bicicletta con ruote diverse, bisognerebbe costruire degli abbachi analoghi al precedente, ovvero si potrebbe usare lo stesso quotando le linee oblique con diverse moltipliche. Così, ad esempio, l'obliqua quotata m. 2,10, dovrebbe essere quotata m. 1,80 per ruota posteriore di m. 3,60 e m. 1,50 per ruota di m. 0,50.

L'abbaco che meglio degli altri risponde alla determinazione della moltiplica per ruote di varia grandezza è quello a coordinate parallele.

Nella scala verticale a sinistra si contano i denti della ruota anteriore, e sulla scala verticale a destra si contano invece i denti del rocchetto posteriore. Quest'ultima scala porta tre numerazioni procedenti dal 7 al 12, la prima di esse a destra è per le ruote di m. 0,50 quella di mezzo per le ruote di m. 0,60 e l'altra per quella di 0,70.

L'uso di questo abbaco è semplicissimo.

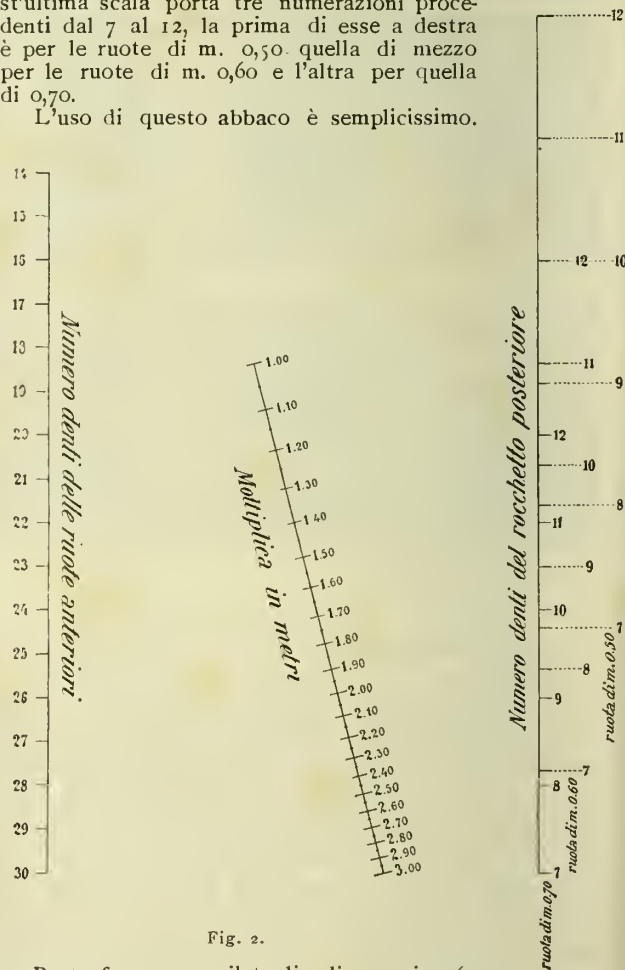



Fig. 2.

Basta far passare il taglio di una riga (o meglio stendere un filo) per il punto della scala verticale di sinistra, corrispondente al numero dei denti della ruota anteriore, e per il punto della scala verticale di destra indicante il numero dei denti del rocchetto posteriore, letto convenientemente, dove la riga o il filo taglia la scala inclinata, leggeremo la moltiplica richiesta

Osservazione.

Trattandosi di una bicicletta con catena a rulli semplici, occorrerà prima di servirsi dell'abbaco prendere la metà del numero dei denti tanto della ruota anteriore, quanto del rocchetto posteriore.

Prof. FEDERICO CASTELLETTO
(Chiavari).

Cagliari.

(30 aprile-1 e 2 maggio).

Ci scrivono da Cagliari:

Dopo il convegno di Nuoro, quello di Cagliari!

Anche in Sardegna il Touring spiega la sua attività, mentre costantemente crescono le sue reclute, non solo nelle due capitali dell'isola e nelle altre sue cospicue città, ma anche nei villaggi dispersi della montagna e della marina.

Il prossimo convegno (31 aprile-1 e 2 maggio), sarà come la rassegna del piccolo, ma valoroso esercito, che il Touring ha formato in Sardegna: certo gran parte dei 600 consoci sardi risponderanno all'appello; e dall'estremo paese del Capo di Sopra verranno le schiere, che si moltiplicheranno per via.

Chi resisterà al desiderio di questo viaggio attraverso le belle e comode strade dell'isola nella stagione incantevole, quando i venti tacciono e il caldo non infastidisce?

A Cagliari, la moderna, elegante cittadina, così sconosciuta ai « fratelli d'Italia », si preparano per quei medesimi giorni festeggiamenti eccezionali in onore del santo patrono, che rievoca nel suo nome i sentimenti della fede e della libertà. Con sant'Efisio, il santo combattente per la patria, gli antichi pittoreschi costumi dell'isola usciranno al bel sole di Sardegna; e tutto un mondo di tradizioni paesane rivivrà per l'opera del Comitato delle feste. Che più, per attirare a Cagliari quanti sentono lo spirituale godimento di conoscer da vicino paesi e costumi?

Cagliari, la città ridente, specchiantesi nel golfo degli Angeli, con le sue memorie d'arte pisana, la sua gaia multicolore folla delle feste paesane, la processione ormai celebre del santo, le feste eccezionali che si preparano, la ospitalità affettuosa del locale Consolato del Touring... costituiscono un miraggio troppo seducente per non aver ragione di credere che il prossimo convegno riuscirà veramente nuovo, interessante e solenne.

Anzi il Consolato e i soci del Touring pensano che al Convegno non saranno presenti solo ciclisti sardi: essi attendono che i ciclisti d'oltre mare, memori del magnifico esito ch'ebbe l'escursione in Sardegna, capitanata tre anni or sono dall'on. Brunialti, e del ricordo dolcissimo, che i ciclisti riportarono seco della ospitalità isolana, inducano altri a conoscere la Sardegna.

Questa sarà anche per loro, come per i ciclisti sardi, un' occasione veramente propizia. Troveranno attraverso l'isola strade magnifiche, cortesia e ospitalità affettuose. Non diciamo dei paesaggi ora ridenti, ora selvaggi, che essi incontreranno; delle pianure per le quali errano le mandrie, e delle colline da cui s'ergono, come sfingi misteriose, i preistorici *nuraghe*.

Qualsiasi descrizione non potrebbe dar nemmeno una pallida idea delle meraviglie che la Sardegna riserba ad un intelligente turista.

Ma noi vogliamo assicurare gli ospiti della comodità colla quale essi, venendo ora fra noi, possono compiere un tal viaggio e procurarsi indimenticabili sensazioni.

Ed aggiungiamo che dal 28 aprile sino al 4 maggio i biglietti ferroviari per Cagliari (andata e ritorno) hanno il ribasso del 50 %.

* * *

La Direzione Generale sarà al convegno di Cagliari rappresentata da due dei suoi membri.

Siamo certi che dal continente muoveranno numerosi i turisti verso Cagliari, a salutare i fratelli che attendono i fratelli con tanta simpatica cortesia.

Agnone.

(14-15-16 agosto).

Il Consolato del Touring, appoggiato da molti giovani ciclisti, ha deliberato di tenere un convegno regionale del Touring nei giorni 14, 15, 16 agosto. Il Comitato riuscì composto dei signori: Pietro Tirone (console del Touring), presidente; Giovanni Sammartino, cassiere; Filippo di Lollo, segretario; cav. Roberto Gandolfi, Nanfredi D'Agnillo, Francesco Giaccio, consiglieri. Su proposta del cav. Gandolfi si stabilì che l'eventuale avanzo di cassa andrà a beneficio del Giardino d'Infanzia.

Il console signor Tirone ha diramato ai consolati vicini un caldo appello da cui togliamo il seguente brano:

« Non sembri strano a cotesto consolato che da un piccolo centro del Molise parta l'appello per una riunione delle socie e dei soci del Touring della nostra regione. Se piccola è la città che brama accogliere nel suo seno i figli delle altre città consorelle, grande è l'affetto col quale prepara l'accoglienza agli affratellati della nobile istituzione. D'altronde, se scopo della nostra associazione è quello di far conoscere e apprezzare tutti i lembi dell'Italia libera ed una e di stringere ogni dì più i vincoli della stima e dell'affetto tra gl'innumerevoli soci vicini e lontani, è da lodarsi l'idea di raccogliere su queste montagne dell'antico Sannio il maggior numero possibile di confratelli, che, nel nome del Touring, potranno ancora affermare la loro fede nei destini della patria ».

Non dubitiamo che tutti i Consolati del Touring del Molise e provincie contermini, vorranno accorrere con numerosi soci al convegno.

Agnone (ab. 10 189), circondario d'Isernia, provincia di Campobasso, sorge a m. 780 sul mare, sulla sinistra del Verrino; ed ha strade regolari, con case quasi tutte con annesso giardino. E' città industriale nella quale fioriscono l'industria del rame, lavori in ferro e acciaio, fusione di campane, fabbriche di panni. E', probabilmente, l'antica *Aquilonia* dei Sanniti Pentri.

Gita al Montenegro.

Il Consolato romano ci comunica le seguenti norme per la grande gita nazionale Roma-Puglie-Montenegro-Dalmazia da effettuarsi nel prossimo luglio.

La gita è riservata ai soci.

Le iscrizioni resteranno aperte dal 20 marzo fino a raggiungere il limite massimo dei gitanti consentito dalle difficoltà di organizzazione. Verranno però chiuse al più tardi col 31 maggio.

Il preventivo sarà di L. 250 per chi parte da Roma e di L. 200 per chi parte da Bari. A coloro che si unissero alla carovana fra Roma e Bari saranno scomputate L. 8 al giorno sul preventivo di L. 250. Tali somme dovranno essere versate integralmente all'atto della partenza, nè verranno restituite per qualsiasi motivo.

Le iscrizioni si riceveranno dal rag. Fernando Trasatti, Roma, via Nazionale, n. 172, e dovranno essere accompagnate da un deposito di L. 20 per i partenti da Bari e di L. 25 per i partenti da Roma o da città intermedie.

Tale deposito andrà in conto della somma da versarsi all'atto della partenza, ma non verrà restituito per nessun motivo, meno nel caso che per circostanze impreviste la gita venga rimandata.

I beneficî di trasporti, alloggi, ecc., che non possano eventualmente essere goduti in egual misura da tutti i gitanti, saranno assegnati secondo l'ordine rigoroso di iscrizione.

* * *

Il signor A. M. Valle, chimico farmacista a Ragusa, socio del Touring, ci scrive una cortesissima lettera, da cui togliamo:

" I consoci dell'antica e gloriosa repubblica di Ragusa Gravosa provarono viva gioia nell'apprendere la lieta novella di una gita

in Dalmazia e Montenegro. Dite allo spettabile Consolato romano, ed ai partecipanti alla gita, che attendiamo impazientemente il giorno che ci renderà orgogliosi di poter ospitare i cari consoci e fratelli, e che andremo loro incontro per cento chilometri di strada, a salutarli col grido: *Viva il Touring Italiano!* „

Siena.

Nella prossima primavera, in occasione dell'Esposizione d'arte antica, avrà luogo a Siena un convegno del Touring.

Ciò avverrà probabilmente in giugno; e l'epoca precisa sarà, assieme col programma, comunicata appena quel Consolato avrà potuto prendere gli opportuni accordi col Comitato dell'Esposizione.

Questo convegno offre ai soci del Touring l'occasione di vedere o rivedere una delle più interessanti città d'Italia.

Spezia.

S. E. l'ammiraglio Mirabello, Ministro della Marina ha accettato la presidenza del Comitato d'onore per il convegno turistico indetto dal Club Spezia.

All'adunanza preliminare parteciparono il signor A. Fanfani, capo-console, ed i signori I. Carletti, E. Paganini, G. Profumo e F. Cori, consoli del Touring. Quest'ultimo, nella sua qualità di presidente del Club Spezia, venne delegato alla formazione del Comitato d'onore e del Comitato esecutivo.

La data del convegno non è ancora fissata.

BORGO A BUGGIANO (Lucca). — Si ebbe qui una graditissima visita di numerosi ciclisti lucchesi. Il locale Consolato del Touring fece fraternamente gli onori di casa. Gli ospiti visitarono la mostra dei vini, la sala d'assaggi, la fiera, e partirono lieti della loro gita.

CASALPUSTERLENGO (Milano). — Ai primi del venturo maggio si terrà qui, promosso dalla Società ciclistica casalese, un convegno ciclistico. Pervennero già le adesioni di parecchie società, e si sono raccolti numerosi e ricchi premî.

CUORGNÈ (Torino). — Il circolo Iride (formato di ciclisti tutti soci del Touring) ha approfittato del bel tempo per effettuare la sua prima gita ciclistica sociale.

Pont era la meta della gita, meta non eccessivamente lontana, ma che fu con senso pratico scelta dal locale console del T. C. I., il quale seppe tener calcolo delle condizioni della stagione e soprattutto di quelle di alcuni soci che, per quanto volonterosi, mancavano di allenamento.

L'allegra brigata era un armonico miscuglio di professionisti, commercianti, artigiani, ecc., a palese dimostrazione della potenza livellatrice dello sport.

Il fotografo di Cuorgnè, Erminio Ferro, per amor dell'arte si è portato dietro una grossa macchina con cui ottenne riuscitissimi gruppi fotografici.

Le motociclette fanno da avanguardia. Si arriva senza incidenti a Pont. I motociclisti sono già là, col respiro regolare, senza disturbo di palpitazione, senza traccia di una sola goccia di sudore, che attendono gli ansanti compagni pedalatori. Il contrasto è evidente, ma dura poco. Le passeggiate nei dintorni, i canti, i balli, fecero passare egregiamente la giornata; e, come l'andata così anche il ritorno avvenne in allegro ordine. Si sta già pensando ad altre gite.

LANCIANO (Chieti). — Il console del Touring a Lanciano, signor G. Cotellessa, ha diramata una circolare per raccogliere i fondi necessari a fornire alla squadra ciclistica del Touring a Lanciano un vessillo. Tale squadra, forte di 25 soci, oltre a due medaglie di benemerenza del Touring, ha ottenute medaglie d'argento o d'oro ai convegni turistici di Lanciano, Ascoli, Modena, Aquila.

MODENA. — I soci modenesi del Touring si riunirono in assemblea. Si decise fra altro che l'avanzo dei fondi ricavati dal congresso ciclistico dello scorso anno restino quali fondo di riserva per spese straordinarie. Si decise pure di compiere, nell'ultima domenica di marzo, una gita ciclistica a Vignola. Fungerà da segretario del Consolato il console più giovane, rag. Gaetano Zerbini.

Società turistiche.

FIRENZE. — Si è costituita a Firenze una società di Ciclo-Alpini, il cui nome indica il programma. Tutti i soci del novello sodalizio (al quale auguriamo vita prospera ed attiva) sono tutti soci del Touring.

GEMONA (Udine). — Anche qui, per iniziativa del console del Touring, sig. Ermes Edoardo Disetti e di altri appassionati ciclisti, si costituì un sodalizio ciclistico che prese il nome di Unione Velocipedistica Gemonese.

Essa conta ormai una trentina di soci e giornalmente pervengono nuove adesioni.

Furono eletti ad unanimità i signori: Gropplero conte Bulfardo, presidente; Fedrigo-Perisutti dott. Federico, vice-presidente.

La direzione lavora alacremente perchè la società, sorta sotto sì buoni auspici, abbia un prospero e brillante avvenire.

Le monografie illustrate dell'Istituto Italiano d'Arti Grafiche.

Crediamo doverosa una parola di lode sincera per la collezione di monografie illustrate che, con un senso artistico ed un lusso degni del maggiore appoggio del pubblico, vengono pubblicate dall'Istituto Italiano d'Arti Grafiche di Bergamo.

Questa collezione è intesa a formare, a mezzo di monografie esaurienti, indipendenti l'una dall'altra, una specie di enciclopedia di carattere tutto particolare.

La storia, la geografia, gli usi, i costumi, le lettere, le arti, le scienze, la casa, la famiglia, la moda, lo sport, i divertimenti del passato e del presente, offriranno materia di ricchi volumi.

La collezione è divisa in serie; e di queste a noi interessa specialmente la prima, *Italia Artistica*, diretta da Corrado Ricci, e della quale sono apparse sino ad ora le monografie su *Ravenna*, di Corrado Ricci (con una tavola e 100 illustrazioni; L. 3,50), *Ferrara e Pomposa*, di Giuseppe Agnelli (con una tavola e 94 illustrazioni; L. 3,50); *Venezia*, di Pompeo Molmenti (con una tavola e 131 illustrazioni; L. 3,50); *Girgenti*, di S. Rocco e *Da Segesta a Selinunte*, di E. Mauceri (con 101 illustrazioni; L. 3,50); *Urbino*, di R. Lipparini; *San Marino*, di Corrado Ricci.

Tutte queste monografie si distinguono per la bontà ed eleganza del testo e la bellezza delle illustrazioni.

Nè meno interessante è per noi la *Serie Geografica*, nella quale saranno passate in rivista le regioni più interessanti della terra, con originali impressioni e narrazioni di viaggi, e succinte monografie di genti o costumi. La serie si è iniziata colla monografia *Da Genova ai Deserti del Mayas* di Ubaldo A. Moriconi (con 345 illustrazioni; L. 6), a cui tenne dietro *In Asia, Siria-Eufrate-Babilonia*, di Scipione Borghese (con 265 illustrazioni e una carta). " Chi — scrive l'autore — andando per il mondo, si sforzi di tenere gli occhi aperti, intenti alla mille parvenze degli orizzonti mutevoli: le orecchie pronte a percepire tutti i suoni: l'anima ardente di godere: la mente preparata ad accogliere le idee da qualunque parte vengano: chi va per il mondo così, può fissare, non certo la essenza dei paesi traversati e dei popoli intravveduti; ma molti profili di luoghi, di cose e d'uomini „. Ecco quanto ha tentato di fare ed ha saputo fare l'autore, che ci conduce, con nostro gaudio e diletto, di pagina in pagina e di paese in paese, descrivendo colla penna e presentando colla figura.

Alfredo Grilli, *Modigliana;* Imola, Paolo Galeati, 1903 (pag. 20).

Una gita ciclistica a Modigliana (provincia di Firenze, circondario di Rocca San Casciano), " città raccolta alle sponde sinuose del Tramazzo " ispirò al poeta quest'ode (alta di concetti e vigorosa di forma), la quale canta le bellezze e le memorie di quella valle, e specialmente della cadente Rocca di Modigliana, e del longobardo Tegrimo che sposando, nel 915, la bella castellana Ingelrada diede origine alla famiglia dei conti Guidi.

Annibale Emilio Angherà, *Il ciclismo nella difesa nazionale;* Roma, Enrico Voghera, 1904 (pag. 36).

Il signor Annibale Emilio Angherà, capitano di fanteria, tenne, il 28 novembre 1903, nelle sale della Società Velocipedistica Romana, sul ciclismo nella difesa nazionale una conferenza, pubblicata poi dalla *Rivista Militare Italiana*, ed ora riprodotta in opuscolo, adorno di varie illustrazioni. L'autore tratta il suo argomento sotto l'aspetto storico e tecnico, e lo studia secondo quanto avvenne nei varî eserciti europei, con grande copia di notizie e bontà di osservazioni.

Faustino Albani, *Da Milano a Lugano;* Milano, Tip. Lit. Sociale Ferrovie del Mediterraneo, 1903 (pag. 611).

In questo opuscolo, adorno di numerose vignette, il sig. Albani (per incarico delle Strade Ferrate del Mediterraneo), parla della ferrovia elettrica Milano-Varese-Porto Ceresio " servizio di treni il più rapido, il più frequente, il più economico d'Italia "; descrive la linea stessa; dà cenni economici, storici ed artistici dei paesi presso i quali essa corre; ed accenna brevemente al percorso sul lago da Porto Ceresio a Lugano. La guidina è un buon compagno di viaggio per chi compie quella gita.

Ottmar Pìltz, *Gardasee-Führer;* Gardone Riviera, Oelsner, 1904 (pag. 202).

Di guide del Lago di Garda (che merita senza dubbio di essere più conosciuto e visitato di quanto non sia), non soffriamo certamente difetto; nè questa che abbiamo sott'occhio è una delle peggiori. Non possiamo però non meravigliarci che sia distribuita e raccomandata da una società italiana la guida, scritta da uno il quale dimentica un po' troppo che il lago di Garda è italiano, tutto ed esclusivamente italiano; che vuol far credere che la vittoria di Garibaldi a Bezzecca sia stata una sconfitta; che ricorda ogni più modesto poeta tedesco che cantò il Benaco, e dimentica tutti i poeti italiani, da Giovanni Prati a Giosuè Carducci. Vengano, vengano i forestieri sulle rive del Garda; vi troveranno le più liete accoglienze; ma non dimentichino che sono in Italia. La geografia e la storia non soffrono violenze.

E. Koenig, *Illustriertes Eisenbahn — Album für das Grossherzogtum Baden und den Bodensee;* Strassburg, Strassburger Druckerei.

Questo *album* (pubblicato principalmente a base di pubblicità), è preceduto da una poesia di Enrico Vierordt al Baden, ed illustra, con monografie di varî autori (e con molte illustrazioni in piena pagina o intercalate nel testo), le città e le vallate percorse o toccate dalle ferrovie del Gran Ducato di Baden e dell'Alsazia, ed il Lago di Costanza. L'*album*, che è anche in vendita, è ostensibile nei vagoni di prima classe delle ferrovie badesi.

Compagnie des Chemins de fer du Sud de la France, *Central Var.*

La Società delle ferrovie della Francia meridionale pubblica eleganti *albums* per illustrare le sue linee che fanno capo a Nizza. Con nitide zincotipie, e con cenni brevissimi, vengono così posti sotto gli occhi del lettore i punti più pittoreschi delle linee da Nizza per Cannes, a Grasse, Draquignan e Meyrargues, coi suoi grandiosi viadotti, orride gole, ameni paesaggi, e della linea da Nizza per Puget-Théniers a Digne, colle sue ampie vallate, ponti, correnti. In fine vengono illustrate anche alcune gite alpine che si possono compiere partendo dall'una o dall'altra delle stazioni della linea.

Leopoldo Candiani e ***Gaspare Tosi***, *Nuove linee ferroviarie e canale irrigatorio nell'Altipiano Milanese;* Busto Arsizio, Tip. Lit. Pisoni, 1904 (pag. 21; L. 1).

In questa breve memoria i due egregi autori hanno voluto raccogliere i dati riguardanti i più recenti progetti di nuove ferrovie nell'Altipiano Milanese; cioè in quella vasta pianura che si distende a nord di Milano, ed è limitata, ad oriente, dalla valle dell'Adda, a ponente, da quella del Ticino, ed a nord, da quel tratto delle Prealpi da cui scendono l'Olona ed il Lambro; pianura in cui prosperano gli industri centri di Monza, Seregno, Saronno, Legnano, Busto Arsizio e Gallarate. Nella memoria si tratta pure del progetto d'un canale d'irrigazione, che ha lo scopo di bonificare le *brughiere*, vasta distesa incolta rinchiusa fra terre fertilissime. La memoria (a cui è annessa una carta) è dedicata alla Giunta Municipale di Busto Arsizio.

Verein zur Förderung Dresdens und des Fremdenverkehrs, *Kleiner Führer durch Dresden und das Elbgelände.*

La Società per il concorso dei forestieri a Dresda ha pubblicato questa guida, che contiene svariati e succosi cenni pratici, storici, artistici sulla classica città, e numerosi itinerari delle gite che si possono compiere lungo le rive dell'Elba. La guida è fornita d'una buona pianta della città, e di numerose eleganti illustrazioni fuori testo.

Illustrato Lucerne, *La Côte d'Azur* (L. 5).

La nota casa editrice, alla quale si devono molte altre pubblicazioni di lusso, ha edito in questi giorni uno splendido *album* di 64 tavole, le quali riproducono, in modo veramente insuperabile (senza testo), le principali bellezze della natura e dell'arte che si possono ammirare lungo la Costa Azzurra, da Marsiglia a Mentone; e così ci passano davanti Marsiglia, Mentone, Tolone, Hyéres, le rovine romane di Fréjus, Cannes, Grasse, Nizza, Villafranca, Monaco, Montecarlo, Roccabruna, Mentone. Le ultime tavole rappresentano limoni, mandarini, margherite, ed altri fiori e frutta di quel paradiso incantato.

Carlo Marco - *Dizionario botanico;* Varallo, tip. Camaschella e Zarfa, 1903 (pag. 652; L. 7).

Il dott. Carlo Marco, professore di scienze naturali nella regia scuola tecnica e nel ginnasio di Varallo, e socio di quella sezione del C. A. I., compilò, con grande studio ed amore, questo dizionario, che contiene cenni sulle piante alimentari, foraggiere, forestali, industriali, medicinali, ornamentali; sulle piante costituenti la flora alpina; sugli alcaloidi, glucosidi, acidi vegetali; sulla terminologia scientifica; sulla tassinomia, ecc. Per ogni singola specie ricordata, si notano il nome scientifico; l'autore che la determinò; la famiglia; la regione in cui cresce spontanea; l'epoca della fioritura; il colore dei fiori; le qualità più importanti; il nome italiano della specie. La classificazione seguita per riportare le famiglie ad ordini, gli ordini a classi, le classi a divisioni, è quella del prof. Adolfo Engler, adottata in molti trattati moderni ed in molti orti botanici.

M. Oransz, *Auf dem Rade durch Kroatien, Dalmatien, die Herzegowina und Bosnien;* Wien, L. Steckler, 1903 (pag. 282).

La parte meridionale della monarchia austro-ungarica (Croazia, Dalmazia, Bosnia, Erzegovina) fu, sino ad ora, poco visitata da ciclisti ed automobilisti, sebbene anch'essa possa contare molte e notevoli bellezze; ed a far aumentare tali visite servirà senza dubbio il presente libro, che parla non solo (come fanno le guide usuali) delle località toccate dai treni ferroviari o dai piroscafi, ma anche da quelle che sono un po' lontane dai soliti mezzi di comunicazione.

Più che una guida, è questo (anche per il formato) un dilettevole libro di viaggi, che contiene itinerari, consigli, indicazioni pratiche, cenni storici e statistici, descrizioni, ed è adorno di vignette, profili, carte geografiche.

Libri inviati al Touring.

Ing. Leopoldo Candiani e Ing. Carlo Castiglioni, *Disamina e proposte dei provvedimenti per la sistemazione del Servizio ferroviario di Milano; Appunti alla Relazione della Commissione governativa;* Milano, Stabilimento d'Arti grafiche A. Bertarelli & C., 1903 (pag. 17).

Ing. Leopoldo Candiani e Ing. Carlo Castiglioni, *Provvedimenti per il riordino ferroviario di Milano;* Milano, tipografia degli Ingegneri, 1903 (pag. 24, con 3 tavole).

Ing. Leopoldo Candiani & Gaspare Tosi, *Nuove Linee Ferroviarie e Canale irrigatorio nell'altipiano milanese;* Busto Arsizio, Tipografia Pisoni & C., 1904 (pag. 21; L. 1).

Ing. Carlo Castiglioni, *Quale soluzione si presenti più opportuna per una pratica e pronta attuazione della sistemazione ferroviaria di Milano;* Milano, tipografia degli Ingegneri, 1903 (pag. 21).

Avv. Mario Tarenzi, *Resoconto morale della presidenza della Società Forza e Coraggio;* Brescia, 1903 (pag. 19).

Automobile Club de Nice, *Annuaire 1904, Programme et réglement de la Semaine de Nice du 22 au 30 mars 1904;* Nice, V. E. Gauthier e C., 1904 (pag. 32).

The Automobile Club of South Africa, *Annuario*, 1904.

Emilio De Marchi, *Giacomo l'Idealista;* Milano, Libreria Editrice Nazionale, 1904 (pag. 398; L. 3,50).

Luigi Barzini, *Nell'Estremo Oriente;* Milano, Libreria Editrice Nazionale, 1904 (pag. 453; L. 4).

F. Casanova, *Torino, Guida pubblicata dal Comitato della prima Esposizione Internazionale d' Arte decorativa e moderna* (pubblicazione fatta in italiano, francese, inglese e tedesco); Torino, F. Casanova, 1902 (pag. 80).

Prof. dott. Carlo Colombo, *L'Istituto centrale di Terapia fisica, Roma — Cenni sopra l' impianto, il funzionamento e l' organizzazione dell' Istituto;* Milano, Menotti Bassani & C., 1903 (pag. 82).

Società Anonima delle Terme di S. Pellegrino, *Guida di S. Pellegrino, stagione 1903* (*Notizie, orari e tariffe, Alberghi e Ristoranti, passeggiate, escursioni*), pag. 106.

La fotografia del pulpito del Duomo di Barga, riprodotta nella *Rivista* di febbraio (pag. 62) ci venne favorita dal distinto dilettante fotografo conte Felice di Pralormo di Torino, del quale speriamo poter pubblicare in seguito altre splendide fotografie, per le quali lo ringraziamo sin d'ora.

DI QUA E DI LÀ

I REALI IN AUTOMOBILE. — Per gentile concessione dei noti fotografi signori Guigoni e Bossi, riportiamo la più recente fotografia automobilistica dei Reali d'Italia.

Fot. Guigoni e Bossi. *Riproduzione vietata.*

Da una receute pubblicazione, *Victor Emanuel III intime*, dovuta al conte Francesco Caracciolo di Napoli, togliamo quanto segue:

« I due *sports* veramente preferiti, quelli a cui il Re dedica con vero entusiasmo le sue rarissime ore di libertà, sono l'automobilismo e l'yachting. Dell'automobilismo il Re, in Italia, è stato uno dei pionieri. La sua prima macchina, una Panhard di 12 cavalli, è stata uno dei primi automobili che percorresse quotidianamente le vie della campagna romana, e più specialmente quella che da Roma reca a Castelporziano. Poi la sua scuderia si accrebbe di altre macchine. Il Re, come ogni bravo *chauffeur,* cominciò a rimanere qualche volta in *panne* nel bel mezzo d'una via provinciale, irruppe in qualche cancello, stritolò qualche cane, aspettò sotto la sferza del sole meridiano il tempo necessario per smontare, riparare e rimontare un pneumatico forato da un chiodo o da un pezzo di vetro.

« Ma egli aveva la forza degli appassionati del *teuff teuff;* aveva la *fede* e passava sopra a questi piccoli incerti ».

PER LA PRONUNZIA DEI NOMI GEOGRAFICI. — Ringraziando per le gentili parole dette a nostro riguardo, riportiamo dal *Marzocco* di Firenze:

« Tutti sanno che cosa sia il Touring Club Italiano e quali scopi si proponga; ma non è da tutti saputo con quale prontezza vengano tradotte in atto le più utili proposte, purchè conformi agli scopi di questa associazione.

« Nel numero di febbraio della *Rivista* era pubblicata la lettera di un socio, il quale si rivolgeva al Touring affinchè questo, con le sue diffusissime pubblicazioni, facesse conoscere i nomi geografici con la pronuncia giusta. Non occorreva molto, secondo quanto diceva il socio: un accento tonico sopra ogni parola formata di più di due sillabe, e nulla più.

« E il Touring ha accolto subito la proposta del socio; e senza nominare commissioni perchè studino (o meglio mettano a dormire) la cosa, ha già pregato i suoi corrispondenti che scrivano i nomi geografici sdruccioli e tronchi con i relativi accenti, restando inteso che tutti i nomi che non saranno accentati si debbano leggere come piani. La Direzione spera anche che l'*Annuario* del Touring del 1904 — pubblicazione pregevolissima per la quantità e l'esattezza delle notizie che raccoglie — possa uscire con questa utilissima innovazione.

« Così sarà più difficile sentir pronunciare goffamente anche da noi Italiani i nomi dei nostri paesi, dei nostri monti, dei nostri fiumi. E sarà tanto di guadagnato con poca fatica, e per il merito di una società, cui noi tutti dobbiamo grande ammirazione e sincera gratitudine per le bellissime opere che va pubblicando, opere veramente pratiche, che hanno un fine utile e nobile: far conoscere a noi Italiani la nostra Italia. Sembra un bisticcio di parole, ma in realtà non è così.

UMBERTO PASSERINI »

UN CASTELLO IN PERICOLO. — Il castello e la rocca viscontea di Vogonna (antico borgo feudale che ebbe una notevole importanza nei secoli XIV e XV), si trovano in grave stato di deperimento.

Il castello è certamente uno dei più ampî e belli che il medioevo ci abbia lasciato nella regione subalpina. Fondato sullo scorcio del XIV secolo da Giovanni Visconti, vescovo di Novara e poi arcivescovo di Milano, fu il centro della potenza viscontea nelle Alpi Lepontine. Del castello rimane intatta la torre rotouda che servì di modello a quello del Castello Medioevale di Torino; inoltre restano il corpo centrale, torricelle, la saracinesca, gloriette, spie e cortine merlate.

L'ufficio regionale dei monumenti per il Piemonte e la Liguria sta per iniziare gli studî per conservare l'edificio feudale, circonfuso dall'aureola di tante memorie di storia subalpina e italiana.

Preghiamo tutti i soci a volerci dare gli indirizzi di amici cui si possono utilmente mandare numeri di saggio delle nostre pubblicazioni.

Comunicati e notizie del Touring

Le riforme dei regolamenti.

Per l'automobilismo.

La circolazione dei veicoli e dei pedoni sulle strade pubbliche è disciplinata ancora da un regolamento emanato nel marzo 1881, al quale si venne aggiungendo, nell'aprile 1890, un regolamento per la circolazione delle locomotive a vapore, e nel 1891, il regolamento per la circolazione delle vetture automobili.

Ma lo sviluppo del ciclismo, e soprattutto quello ancora più rapido dell'automobilismo, ha messo una vera rivoluzione nella quiete campestre delle nostre strade.

Non vi si era mai vista tant'ansia di divorar lo spazio, tanti e così densi e trascorrenti nugoli di polvere, e massaie disperate della sorte e del massacro del domestico pollame, e stradini mutati in gendarmi e cursori, sempre alle vedette per ghermire o almeno denunciare una nuova e odiata specie di giudicabili dal folto pelame e dal furibondo incesso, che dànno ai pretori materiale pel più intricato contenzioso.

La legislazione stradale vigente appariva enormemente antiquata e molesta. Il ministro dei lavori pubblici, on. Tedesco, non appena insediato, manifestò il proposito di modificarla. E cominciò in novembre con nominare per gli studî relativi una commissione di funzionari. Ciò suscitò qualche dubbio sulla bontà delle sue intenzioni. Ma successe nel gennaio scorso la nomina di una commissione mista di funzionari, di parlamentari e di membri di associazioni turistiche ed automobilistiche. Gli animi si rasserenarono. Frattanto il Touring non aveva posto indugio a porre studio sull'argomento, e la interna commissione del Consiglio direttivo, nominata il 18 novembre nelle persone dei direttori Johnson e Riva, dei consiglieri Guastalla e Silvestri, assegnati alla Sezione automobilistica, del consigliere Agrati, capo della Sezione legale, presentò il 1° dicembre un memoriale per esporre al Ministero alcune considerazioni e i conseguenti desiderati del T.

Più tardi, in vista degli studî cui era chiamato a concorrere anche il T., che all'uopo era stato invitato a designare un proprio rappresentante nella Commissione ministeriale (e fu perciò delegato il comm. Giovanni Silvestri) il T. fece seguire una più completa relazione a stampa, colla quale, a nome della commissione interna predetta, relatore Silvestri esponeva dettagliatamente i criteri che inducevano a suggerire profonde e specificate modificazioni al Regolamento per la circolazione degli automobili. Questo secondo memoriale fondava l'intervento dell'autorità sulle due seguenti ragioni: 1° necessità di accertare che le condizioni delle macchine automobili siano tali da non pregiudicare, nei riguardi del pubblico, alcun pericolo prevedibile; 2° necessità di regolare la circolazione degli automobili in modo che non ne venga incomodo o danno agli altri utenti delle pubbliche strade.

E tre concetti guidarono la compilazione del presentato studio: porre in evidenza i doveri e i diritti degli automobilisti; chiarire e ben disporre tutte le prescrizioni atte a contraddistinguere ciascun veicolo; indicare con studiata precisione i doveri degli esaminatori.

La commissione ministeriale, adunatasi il 2 marzo, a Roma, presso il ministro dei LL. PP. e da questi presieduta, si trovò al completo. Erano, cioè, presenti i senatori Ginori e Prospero Colonna (sindaco della capitale); i deputati Biscaretti, Gallini e Sinibaldi; sette funzionari superiori: Braggio (Ponti e strade), Miceli (Genio civile), Paolucci e Cappellina (Lavori pubblici), Zocchi e Soccorsi (Ispettorato ferroviario governativo) e Romanelli (Poste e telegrafi); alcune individualità del mondo dello sport e del turismo: Silvestri (delegato del Touring), Di Bricherasio, Massoni, e Rignano (delegati rispettivamente dai Clubs automobilistici di Torino, Milano e Padova), gl'ingegnere Fucci e Morani, l'avv. Agrati, dirigente la sezione legale del Touring, l'ing. Lattes, console del T. a Roma, e il cav. Coltelletti, nostro capo console a Genova.

Il ministro, aprendo la seduta, argutamente spiegò come per intendere alla riforma del regolamento, ai funzionari rigidi (chi dice, anzi, feroci) in fatto di regolamenti, avesse di proposito uniti gli automobilisti, che han fama di scapigliati. E dopo aver ringraziato il Touring per l'attento studio preparatorio portato sull'argomento in discussione, disse, che, occorrendo, non esiterà ad ampliare il mandato della Commissione per addivenire ad un nuovo regolamento generale di polizia stradale, nel quale s'abbiano a fondere, opportunamente riformate, le succedutesi disposizioni riguardanti l'automobilismo.

Questi propositi furono simpaticamente accolti dalla Commissione, che — a proposta del ministro stesso — costituì nel proprio seno due Sotto-commissioni: una per lo studio delle discipline sulla circolazione automobilistica, l'altra per la creazione di una legge relativa all'impianto ed esercizio di linee servite da vetture automobili, in mancanza di ferrovie e tramvie.

Frattanto la Commissione plenaria intraprese i propri studî, che dettero luogo per tre giorni a laboriosissime discussioni. Si discusse a lungo, soprattutto in tema di velocità. Si pensò se convenisse per ora, secondo il Touring proponeva (1), non rifuggire da limiti, pur consentendo in date condizioni di sorpassarli. Gli automobilisti sostenevano la piena libertà di velocità. I funzionari mostraronsi di parere opposto, basandosi anche sui pareri prevalenti negli enti locali consultati.

Uno dei funzionari, il comm. Miceli, era giunto a proporre una velocità normale di 40 chm., ma il suo emendamento fu respinto, e prevalse questa formula:

« La velocità dei veicoli non deve, nell' abitato, superare i 12 chm. all'ora.

« Detta velocità potrà essere aumentata fuori dell'abitato, dovrà però essere sempre convenientemente moderata negli incroci di vie, nelle curve più ristrette, nelle forti pendenze ed in ogni caso di ingombri ed ostacoli alla circolazione e ogni qualvolta sorga pericolo di accidenti o di spavento a persone ed animali ».

Ma starà a vedere quale norma sarà dal Governo preferita, giacchè la Commissione ha mandato solamente consultivo.

Procedendo nei lavori, la Commissione trovò di rinunciare alla prescrizione del fanale verde anteriore e del fanale rosso posteriore; si pronunziò per l'adozione dell'immatricolazione provinciale delle vetture, secondo il T. aveva proposto, ma indicando con placca nera dal numero rosso progressivo la provincia, e con numero bianco la licenza.

In fatto di segnali d'allarme, decise di riservare agli automobili l'uso della tromba, consentendo la cornetta per i

---

(1) A questo proposito il T. aveva formulato le proprie proposte nei seguenti due articoli:

« Art. 36. La velocità di corsa degli automobili fuori dell' abitato non potrà eccedere i 35 chm. all' ora, e nei luoghi abitati quella di 15 chm. all'ora.

« Per luoghi abitati si dovranno intendere i tratti di via e le piazze fiancheggiate, anche interrottamente, da abitazioni.

« In aperta campagna con visuale libera ed a strada completamente sgombra la velocità potrà essere convenientemente aumentata, purchè il conducente conservi piena ed intera padronanza della sua macchina, in modo da ottenere qualsiasi rallentamento od arresto a seconda delle necessità.

« Art. 37. Le suddette velocità dovranno essere moderate, presso gli incroci delle vie, nelle curve più ristrette, nelle forti pendenze, in caso d'ingombri od ostacoli alla circolazione, ed ogni qualvolta possa esservi pericolo di accidenti a persone, o ad animali.

« In quest'ultimo caso il conducente di un automobile dovrà rendere inerte il motore, non rimettendolo in funzione prima che l'animale spaventato sia stato allontanato ».

motocicli, e il fischio o la campana per gli automobili adibiti ai servizi pubblici.

Si convenne di adottare per tutto il Regno e in modo uniforme la così detta « mano di strada » per i veicoli. Fra le proposte di tener la *destra* o la *sinistra*, pare debba prevalere la destra, come quella più generalmente in uso. E questo si spiega col fatto, che i carrettieri usano guidare tenendosi accanto all'animale, a destra, al centro della strada, anzichè sul margine di questa. In parecchie città invece è preferita la sinistra in riguardo ai pedoni, che tengono per antica usanza la destra e possono per tal modo meglio cansarsi dai veicoli nell'andar loro incontro.

Per ciò, in considerazione di quest' uso, che suggerì ad alcune città — come Milano, Torino, Genova e Roma — di coordinare la circolazione tranviaria e il relativo impianto dei binari, a quella degli altri veicoli, si darà facoltà ai Comuni stessi di dettar norme per l'osservanza della *sinistra* nell'abitato.

Si discusse se doversi autorizzare tutti gli agenti a dichiarare le contravvenzioni alle norme di polizia stradale, e se fra questi agenti si devono comprendere i semplici stradini.

Ed anche si suggerì di abbreviare i termini di notifica delle contravvenzioni, che attualmente vengono notificate dopo mesi e mesi all'automobilista, il quale perciò non ha più modo di raccogliere dati e testimonianze a proprio discarico.

Pure fu invocata una riforma della procedura, per modo che il contravventore possa rispondere dove risiede, senza riportarsi laddove gli viene imputata, con fondamento o no, la contravvenzione.

Si discusse sui motocicli, e l'avv. Agrati vivamente sostenne doversi considerarli, come sin qui, quali velocipedi, sottraendoli perciò alle discipline sulla circolazione degli automobili e segnatamente all'obbligo della targa d'immatricolazione. Ma la Commissione non lo seguì in quelle sue proposte, e convenne bensì di prescrivere per i motocicli una targa piccola, con lettere alte tre centimetri, e un sol fanale anteriore.

Le due Sottocommissioni suaccennate furono costituite così:

La prima per gli automobili privati, presieduta dal senatore Ginori, coi signori Silvestri, Massoni, Coltelletti, Cappellina e Paolucci — terminò il giorno 7 marzo i suoi lavori e affidò ai funzionari Cappellina e Paolucci di coordinare le deliberazioni prese, tenendo per concordata quella sulla velocità.

La seconda sottocommissione, presieduta dall'on. Gallini, con Sinibaldi, Lattes, Romanelli e Fucci — diede incarico all'on. Sinibaldi di formulare un progetto di legge e sottoporne le bozze alla Sottocommissione stessa.

I lavori delle due Sottocommissioni saranno pronti alla fine di marzo, ma la commissione non si raccoglierà probabilmente che alla fine di aprile.

La medaglia d'oro al Touring.

Abbiamo annunciato nel precedente numero che alla Esposizione Internazionale Automobilistica di Torino venne assegnata al Touring la medaglia d'oro del ministero dei Lavori Pubblici.

Tale notizia venne ufficialmente partecipata al Touring colla seguente lettera:

Torino, 2 marzo 1904.

Spettabile Touring Club Italiano

Milano.

La prima Esposizione internazionale d'automobili testè chiusasi, è stata una solenne affermazione dell'automobilismo; ha dimostrato i progressi a cui in tale ramo è pervenuta l'industria nazionale, ha fatto conoscere ed apprezzare maggiormente questo nuovo e potente mezzo di locomozione.

E questo comitato, che ha visto coronati i suoi sforzi da così lieto successo, non poteva dimenticare l'Associazione che, mercè un lavoro continuo, sapiente, ha dato tanto valido appoggio all'automobilismo nazionale; e per dare una prova della gratitudine che gli automobilisti nutrono per il Touring, decretava ad esso la grande medaglia d'oro del Ministero dei Lavori Pubblici.

La medaglia è stata rimessa oggi stesso al capo-console cavaliere Alfredo Rostain, perchè la tenga a disposizione di codesta associazione.

Cogliamo l'occasione per riaffermare al Touring Club Italiano i sentimenti della nostra massima considerazione.

Firmato:

Il segretario N. G. CAIMI — Il presidente G. GORIA.

* * *

Il benemerito periodico *La Stampa Sportiva*, pubblicando la lettera diretta dal Direttore Generale del Touring commendatore Johnson alla presidenza del Comitato esecutivo dell'Esposizione Internazionale Automobilistica di Torino, la fa seguire dalle seguenti parole:

« E' questo un documento che il Comitato conserverà tra i più preziosi e che arricchirà la raccolta dei favorevoli giudizi coi quali unanimemente la stampa italiana ed estera ha salutato questa fortunata iniziativa.

« Il Comitato ordinatore dell'Esposizione, prima di sciogliersi, deliberava assegnare al Touring Club Italiano, come attestazione delle benemerenze che questa ottima associazione ha acquistato anche nel campo automobilistico, la medaglia d'oro del Ministero dei Lavori Pubblici, riallacciando così questa prima fortunata affermazione dell'età virile dell'automobilismo coi primi e incerti passi della sua infanzia, nei quali così prezioso e utile si è esplicata l'opera benemerita del Touring Club Italiano.

« E' questo l'unico premio di *merito* che il Comitato dell'Esposizione ha creduto di assegnare, e certamente tutti gli amici dello *sport* non hanno solo che applaudire a questa attestazione di stima fatta alla più gloriosa delle associazioni sportive italiane.

Guide ferroviarie.

Sono già state spedite a tutti i sottoscrittori le tre Guide ferroviarie **Milano-Torino, Milano-Genova, Milano-Bologna.**

Per la nuova impresa iniziata dal Touring ci sono già pervenute numerose congratulazioni e lodi, delle quali ringraziamo vivamente.

Ricordiamo che cadauna Guida (circa 40 pagine; numerose incisioni; carta geografica) costa **centesimi 50**; e che i soci del Touring che inviano direttamente **L. 1** alla Direzione ricevono, a ritorno di corriere, le tre Guidine franche di porto.

Sono ora in lavoro le Guide comprese nel secondo gruppo: **Milano-Genova, Genova-Pisa, Genova-Ventimiglia.**

Anche per esse si accettano prenotazioni da parte dei soci, i quali, inviando **L. 1**, riceveranno, appena pronte, queste tre Guide di regioni interessantissime.

Saremmo pure assai grati a quei soci che ci inviassero fotografie di edifici, monumenti, dettagli di paesaggio visibili da un punto qualsiasi d' una o dell'altra delle linee predette. I loro nomi saranno ricordati nella Guida in cui la rispettiva fotografia fosse pubblicata.

Altrettanto dicasi delle altre linee per le quali sono già avviati i lavori: Verona-Venezia, Verona-Modena, Verona-Trento, Venezia-Bologna, Venezia-Udine, Bologna-Firenze, Firenze-Roma, Firenze-Livorno, Pisa-Roma, Roma-Napoli, Bologna-Ancona, Milano-Sondrio, Torino-Modane, Torino-Aosta, Torino-Genova.

U. A. I.

Un telegramma del Re.

Il conte di Bricherasio, a nome della U. A. I., spedì al Re, appassionato automobilista, un rispettoso saluto.

A nome del Re rispose gentilmente il ministro della Casa Reale generale Ponzio Vaglia, ringraziando del cortese saluto, e facendo « all' Unione testè costituita auguri del più prospero e lieto avvenire ».

Ai possessori di trittici doganali.

Nel numero precedente abbiamo fatto presente gli inconvenienti che derivano all'Associazione ed ai Soci, dal mancato adempimento delle semplicissime formalità volute dalle Autorità doganali, specialmente dai possessori di trittici e tessere speciali.

Non riusciamo davvero a comprendere una tale trascuranza, sia perchè torna di danno immediato agli inadempienti, sia perchè col soverchio ripetersi può portare al ritiro delle concessioni ottenute con tante difficoltà e di così grande vantaggio pei nostri soci pel transito delle frontiere.

Torniamo perciò ad insistere e vivamente affinchè i soci che possiedono trittici o tessere speciali non manchino, prima di lasciare il territorio dello Stato per le cui dogane ottennero tali documenti, di esperire le semplicissime pratiche che constatano la riesportazione delle loro macchine.

E poichè in tale materia il ripetere le formalità gioverà indubbiamente, le trascriviamo qui sotto.

DOGANA SVIZZERA. — All'uscita nessuna formalità per velocipedi e per i motocicli; ma per le vetture automobili occorre far risultare sul trittico l'uscita, quand'anche provvisoria, riservando il rilascio del secondo volante all'uscita definitiva, nel termine di sei mesi dalla prima entrata.

DOGANA AUSTRIACA. — Tanto che si tratti di velocipedi come di automobili, all'uscita dal territorio austro-ungarico occorre restituire il *recapito di prenotazione* ottenuto dalla dogana austriaca all'entrata, e ottenere comprovazione dell'uscita stessa facendo riempire, con le volute attestazioni e col timbro doganale, uno dei polizzini annessi alla tessera speciale del T.

Il recapito di prenotazione ha l'ordinaria validità di un mese; durante il quale velocipedi ed automobili, grazie a quel documento ammessi in importazione temporanea, possono traversare più volte la frontiera italo-austriaca, ma con riserva di far constatare nel tempo debito da un ufficio di dogana austriaca la uscita definitiva; in caso diverso si va incontro all'onere del pagamento del dazio.

DOGANA FRANCESE. — Nessuna formalità all'uscita pei velocipedi, ma obbligo di riesportazione entro tre mesi dall'entrata. Per i trittici automobilistici (motocicli e vetture) obbligo di far risultare dalla dogana di uscita la riesportazione nel tempo prescritto, che è quello dell'anno solare.

CONSOLATO

DECIMOQUARTO ELENCO CONSOLARE
per il biennio 1903-1904
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

ITALIA.

Cagliari	Binda Stefano.
Castelnu. Garfagnana.	Raffaelli Alessandro.
Chignolo Po	Gianzini Leo.
Cortona	Galletti Emiliano.
Introbio	Tomè Angelo.
Leno	Bontardelli Giuseppe.
Lonato	Arrighi ing. Giovanni
Maccagno Sup.	Piccinelli Pietro.
Macerata Feltria	Pagnoni Umberto.
Marano	Gregori Domenico.
Minerbio	Bolognesi Luigi.
Palermo	Cuccia Giuseppe.
Pietramelara	Zarone Gennaro.
Ruosina	Rey Maurizio.
S. Ambrogio Torinese	Gasca dott. Enrico.
Scandicci	Petrozzani Tullio.
Spezia	Corio prof. Francesco.
Torino	Capponi Trenca nob. Giuliano.
Trobaso	Cambieri Carlo.
Vogogna	Pirazzi Maffiola Bartolomeo.

ESTERO.

Bombay (India)	Gorio dott. Giovanni.
Keren (Eritrea)	Ricca ten. Ernesto.
Pola (Istria)	Giachin dott. Attilio.
Winterthur (Svizzera).	Strozzi Arturo.

SEZIONE MEDICA

MEDICI DEL T. C. I.
Decimoquinto elenco pel biennio 1903-1904
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

ITALIA.

Ancona	Marchetti dott. Tullio, via Matas, 11.
Borgo S. Dalmazzo	Giordanengo dott. Cesare, via Umberto I, 18.
Calangianus	Corda dott. Gaspare, via Unione, 7.
Fontanafredda	Martini dott. Giuseppe.
Gerenzano	Comotti dott. Paolo.
Marano	Fioraso dott. Pietro, Via Umberto I.
Mede	Correggiari dott. Clemente.
Mercato Saraceno	Zappi dott. Luigi, via Garibaldi, 14.
Modena	Gatti dott. Gian Francesco, via Ganaceto, 2.
Morbegno	Marrè dott. Giulio, via Pretorio.
Oleggio	Minoli dott. Carlo Alberto.
Pomponesco	Pagani dott. Paolo.
Rovigo	Oliva dott. Pietro, via Angeli.
Saluzzo	De Benedetti dott. Leone, via Carlo Alberto, 1.
S. Maria di Mongrando	Pistono dott. Remo.
Sassari	Pietri dott. Giov. Andrea, via Duomo, 1.
Tolentino	Giannantoni dott. Pompeo.
Uras	Vinci Pinna dott. Giuseppe, via Mariano.

ESTERO.

Nizza	Targhetta dott. Joseph, place de la Liberté, 4.

FARMACISTI.

Borgomanero	Farmacia Zibetti, corso Cavour.
Cassano Magnago	Farmacia Cacciamali.
Desenzano	Farmacia Arrivabene.
Imola	Dall'Osso Cesare, via Umberto I, 82.
Pratovecchio	Farmacia „ L'Amaro Giuliani ".
Roma	Farmacia Colombari, Porta Salaria, 86.
S. Ambrogio Torinese	Falco Teonesto, corso Umberto I.
Santhià	Bavagnoli Alfredo.
Soresina	Cooperativa farmaceutica.
Varallo Sesia	Farmacia Savonarola, via Umberto I.
Verona	Farmacia Trevisani, ponte Umberto I.
Viareggio	Farmacia Michetti, via Zanardelli.

CONSULENTI LEGALI

NOMINE A CONSULENTI.
pel biennio 1903-1904.
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Calangianus	Columbano avv. Martino, via Ferraccin.
Codogno	Cassoni avv. Pietro, via S. Agnese, 4.
Oleggio	Silvestri avv. Rinaldo, via Gola.
Parma	Tomatis dott. Marco, borgo Posta, 29.
Ravenna	Daddi avv. Pietro, via S. Agnese, 4.
Savignano	Spinelli avv. Guido, corso Portinari.
Taranto	Ettorre avv. Nicola, via Archita, 27.
Trani	Trombetta avv. Catalvo, via Ognissanti, 20.

Meccanici del T. C. I.

Dodicesimo elenco.

Prima categoria.

Piacenza	Ditta F.lli Marchand, A.M.C., via Campagna, 53.

Seconda categoria.

Alessandria	Castagneri Sebast.,	A.M.C.,	via Tortona, 18.
Biella	Del Piano Fiorenzo,	A.M.C.,	via Duomo, 4.
Como	Ditta F.lli Franchini,	A.M.C.,	Lungo Lario di Pon.
Crevacuore	Dominietto Giac.,	C.	via S. Marta.
Cuneo	Piovano Gius. e C.,	A.M.C.,	piazza Vitt. Em.
Gavirate	Ditta F.lli Rabozzi,	C.	—
Ivrea	Damilano Giac. e C.,	A.M.C.,	piazza Botta.
Lucca	Ditta Minutoli Millo,	A.M.C.,	via del Giglio, 15.
Lucca	Sonnenfeld Gius.,	A.M.C.,	corso Garibaldi.
Novara	Ditta Emanuelli,	A.M.C.,	via dei Mille, 18.
Novara	Moggio Luigi,	A.M.C.,	corso Cavour.
Pallanza	Francioli Ambrogio,	A.M.C.	—
Parma	Rossi Giuseppe,	A.M.C.,	corso Garibaldi, 29.
Parma	Scipioni Fiorenzo,	A.M.C.,	via Cavour, 74.
Pavullo	Bartolozzi e Morosi,	C.	via Giardini.
Piacenza	Toscani Benvenuto,	M.C.,	via Cavallotti.
Pisa	Montecchi Arturo,	A.M.C.,	via Tavoleria, 18.
Spezia	Carlotti Gaetano,	A.M.C.,	piazza Chiodo.
Santhià	Nosetti Clemente,	C.	via Vitt. Em., 48.
Tirano	Restelli Giovanni,	C.	via Nazionale, 3.
Varallo	Cattaneo Umberto,	A.M.C.,	—
Varese	Bossi Pietro,	M.C.	via Como, 13.
Ventimiglia	Jachino Cesare,	M.C.	—
Vercelli	Casa Beltrame Enr.,	A.M.C.,	via Caserma Cav., 6.
Voghera	Ferlini Giuseppe,	A.M.C.,	via Emilia, 17.

Terza categoria.

Mortara	Ditta F.lli Pero.
Trivignano	Colavini Valentino.
Vigliano Biellese	Crosa Secondo.

Alberghi affiliati al T.[1]

Decimosettimo Elenco

(*Vedi il Decimosesto nella* Rivista *di marzo*).

BAGNI DI MONTECATINI — *Alb. Nettuno*, cat. *C* — cam. verso strada a un letto 2, a due letti 3; interne a un letto 2, a due letti 2,50; pasti 0,60 - 2,50 - 3. Ristorante con lista senza prezzi. Sconto 10 per cento sul conto totale.

BAGNI DI LUCCA — *Alb. La Corona*, cat. *C* — cam. 2; pasti 0,50, 2,50, 3. Ristorante con lista senza prezzi. Per il personale di servizio cam. 1, pensione completa 4,50. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 5 automobili.

CUNEO — *Alb. Barra di Ferro*, cat. *C* — camera 2,50; pasti 1 - 2,75 - 4,50. Ristorante con lista senza prezzi. Per il personale di servizio cam. 1,50, pens. completa 5. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 8 automobili.

PALLANZA — *Alb. S. Gottardo*, cat. *C* — cam. 2; pasti 1 - 2,50 - 3,50. Ristorante con lista senza prezzi. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 2 automobili.

TRENTO — *Hôt. Trento*, cat. *A* — camere verso strada, terreno I e II p. cor. 4 e 5, III p. 3; a due letti terreno 9 e 10 - I p. 8 e 10 - II p. 7 e 8 - III p. 6; verso giardino, I e II p. cor. 3; pasti 1 - 3,50 - 5. Ristorante alla carta; il 10 per cento in più sui prezzi indicati. Per il personale di servizio cam. 2 e 3, pensione completa 6. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 3 automobili.

Hôt. Carloni, cat. *B* — cam. I p. cor. 3 - II p. 2,50 - III p. 2; a due letti I p. cor. 6 - II p. 5,50 - III p. 4,50; pasti 1 - 2,50 - 3,50. Ristorante con lista coi prezzi. Per il personale di servizio camera cor. 2, pensione completa cor. 6. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 4 automobili.

Alb. Agnello d'oro, cat. *C* — cam. a un letto cor. 1,40, a due letti cor. 2,80. Ristorante con lista coi prezzi. Sconto 10 per cento su questi prezzi. Rimessa per automobili.

Ristorante " Alla Città di Venezia " — Sconto 10 per cento sui prezzi della carta.

SALUZZO — *Alb. Corona Grossa*, cat. *C* — cam. verso strada 3, interne 1,75; pasti 0,75 - 2 - 3. Ristorante con lista senza prezzi. Per il personale di servizio cam. 1,50, pensione completa 4,50. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 3 automobili.

(1) Le indicazioni col numero romano indicano i piani degli alberghi, quelle coi numeri arabi, i vari prezzi per i singoli piani.
Sotto la denominazione di pasti s'intendono il caffè e latte completo, colazione e il pranzo; nei prezzi indicati è sempre compreso il vino.

Soci quinquennali

Quinto elenco.

Baj Guido, Milano — Beldi Guido, Novara — Benedetti Enrico, Torrita — Bertolino Angelo, Torino — Bianchi Carlo, Cusano Seveso — Biraghi Lossetti Davide, Milano — Boriani rag. Ottorino, Milano — Buonvicini Mario, Milano — Calderara Marco, Abbiategrasso — Candini Attilio, Empoli — Carbone geom. Secondo, Priocca — Casaretto Pier Francesco, Genova — Cavelli Guido, Morsasco — Chiofalo Beniamino, Perugia — Codenotti Pietro, Brescia — Colombo Arturo, Como Colombo Giovanni, Milano — Colongo cav. avv. Luigi, Torino — Corinaldi conte Edoardo, Padova — Corinaldi conte Leopoldo, Padova — Corti Giovanni, Milano — Crosti Enrico, Milano — Crosti Giacomo, Milano — Crosti Giuseppe, Milano — Crosti Pierangelo, Milano — Dal Torso nob. Carlo, Udine — De Dominici Gerolamo, Milano — Del Drago don Giovanni U., Roma — Ferrari ing. Mario, Guastalla — Folbert Emilio, Firenze — Franchini Luigi, Como — Ghigo avv. Carlo, Casale Monferrato — Gianzini Piero, Milano — Gianello Angelo, Genova — Gioncada Gino, Lomello — Giordani dott. Felice, Pisogne — Giovenale Giovanni, Torino — Guglielmetti Corradino, S. Maurizio Canavese — Lazzaroni Antonio, Milano — Legrenzi Domenico, Agordo — Manzetti Enrico, Milano — Mastropietro Tomaso, Sulmona — Merizzi Virgilio, Madonna di Tirano — Mongiardina Francesco, Genova — Morel professor Carlo, S. Benigno Canavese — Pagura Massimo, Villafranca — Prati Rinaldo, Bologna — On. Rava Luigi, Roma — Reggiani Ciro, Mantova — Resasco Paolo, Spezia — Roccaforte Costanzo, Catania — Roncalli Cesare, Bergamo — Rosselli avv. Mario, Savona — Sessa Giov. Batt., Milano — Tassi Nereo, Milano — Turra Ferdinando, Tagliuno — Vaccaro Filippo, Caltanissetta — Vassanelli Silvio, Castelnuovo Veronese — Vogliotti Ferdinando, Torino — Wilhelm Mario, Lecco.

ESTERO.

Ciardi Giovanni, Pietroburgo — Darascù avv. Virgilio, Bucarest — Donati Luigi, Mezzocorona — Doniselli Dionigi, Londra — Grimani Pier Luigi, S. Francisco California — Medana cav. uff. Augusto, Tripoli — Pinolli dott. Alberto, Rovereto.

TOTALE al 15 marzo 1904 N. 1042.

Soci benemeriti.

Ancona: Fogliano magg. Vittorio, Gabrici Enrico. — Bergamo: Roncalli Cesare. — Foligno: Desideri Augusto. — Giaveno: Gerardi avv. Guido. — Lucca: Dinucci Ranieri. — Massafiscaglia: Cima Ballerio Giovanni. — Milano: Gradi Napoleone, Gabrici Enrico. — Mirano: Gherardi Geppino, — Morrona: Mariottini Orlando. — Novara: Massara Enrico. — Padova: Tragni Augusto. — Pisa: Ferrari Camillo. — Reggio Emilia: Piccinini rag. Guglielmo. — Sala Monferrato: Fojadelli Luigi. — S. Bonifacio V.: Brena Cleto. — Savona: Giavani Giulio. — Vittorio Veneto: Eugerio Giuseppe.

TOTALE al 15 marzo 1904 N. 663.

Elenco dei Candidati

a soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 15 febbraio al 15 marzo 1904

Soci vitalizi.(*)

CARIGNANO, comm. Eugenio Bona. — FRANCAVILLA AL MARE, Giorgio Michetti. — GENOVA, Emanuele Croce. — INTRA, Alfredo Braendli. — MILANO, ingegnere Gaetano Bonomi, Guglielmo Fels, cav. Giuseppe Chierichetti, Cesare Rasini, Arturo Türkheimer. — MOLTRASIO, Natale Caramazza. — POLLONE, Guido Piacenza. — SASSARI, Deputazione Provinciale. — SCANDIANO, Municipio. — TORINO, ing. Enrico Guagno. — PARIGI, A. De Avellar Lemgruber.

Soci annuali.(**)

ALESSANDRIA. — Cerrato Demetrio.
Acqui. — Beccaro Giovanni.
Balzola. — De Andrea Erminio.
Casale Monferrato. — Barbano dott. Osvaldo, Fatutto Mario, Rossignoli Carlo.
Novi Ligure. — Bonelli Giacinto.
S. Damiano d'Asti. — Sardi don G. Battista.
Serravalle Scrivia. — Savio Luigi.
ANCONA. — Baroni prof. Cesare, Borgognoni Vincenzo, Cagnucci Galbino, Padovani Rodolfo.
Falconara. — Mondaini Orlando.
Senigallia. — Papocchia Ciro.
AQUILA. — Bove avv. Adolfo.
Barrea. — Di Loreto Ottavio.
Cittaducale. — Gianantoni Antonio.
AREZZO. - *Foiano.* — Bruscalupi dott. Mario.
ASCOLI PICENO. - *Forto S. Giorgio.* — Olivieri Adriano, Pignatelli Guerriero.
BARI. — Decillo Ottavio.
BELLUNO. — Lori ing. Guido.
Calalzo. — Toffoli Osvaldo.
Feltre. — Bertoldin Antonio, Bonsembiante Camillo.
Valle di Cadore. — Giacobbi Ilario.
Benevento. — Meomartini avv. Mario.
BERGAMO. — Berizzi dott. Pietro, Carcano Pietro, Fornoni Antonio, Gamba Ettore, Gonzaga Orlando, Loglio Carlo, Preda avvocato G. Battista, Zanchi rag. Pietro, Zigliani Alfredo.
Alzano Maggiore. — Pesenti Daniele.
Bonate Sotto. — Milesi don Antonio.
Ponte S. Pietro. — Ghezzi Tullio, Ruby Philippe.
Sovere. — Pezzotti Angelo.
BOLOGNA. — Bianchi Antonio, Brazioli Antonio, Buldrini Napoleone, Caleffi Camillo, Cavara Tito, Conti Cesare, Dal Pero conte Pietro, Frank Carlo, Franzoni Giovanni, Melloni Giuseppe, Monzali rag. Pietro, Occhi Enrico, Premoli ing. Eugenio, Reggiani dott. Agostino, Rusconi Giovanni, Saggiotti Federigo, Sbisà Clemente, Scorcia Pasquale, Zonno Leonardo.
Bagnarola. — Bassi Silvio, Bianchi dottor Pietro.
Budrio. — Cocchi cav. Alfonso.
Imola. — Bartolotti Carlo, Canettoli Antonio, Massa Armando.
Maddalena di Cazzano. — Nanni Costa Francesco.
Minerbio. — Rossi not. Pietro.
Moranduccio. — Lelli Emiliano.
S. Pietro Capofiume. — Sarti ing. Vincenzo.
BRESCIA. — Comboni dott. Emilio, Facincani Evaristo, Gerosa Luigi, Giannantoni Ar-

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I soci vitalizi pagano una volta tanto Lire **CENTO** se in Italia - Lire **CENTOVENTICINQUE** se all'Estero. — (**) *Art. 6 e 9*: I soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero, — *Art. 12*: Il Consiglio non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai soci, invierà al candidato la tessera di riconoscimento.

rigo, Maggi conte Gaetano, Squassina Attilio, Wunder Gaspare.
Bagnolo Mella. — Mantovani dott. Giuseppe, Marinoni Paolo.
Capriano del Colle. — Lussignoli Giuseppe.
Castenedolo. — Lombardi Gaudenzio, Tonelli Luigi.
Chiari. — Almici ing. Alessandro, Cadeo ing. Giuseppe, Della Torre Amato.
Corna di Darfo. — Bortolotti Timo, Fegino Cornelio, Fegino Ugo.
Darfo. — Mori Arnaldo.
Gavardo. — Zane Antonio.
Orzinuovi. — Benzoni Giuseppe.
Palazzolo s. Oglio. — Bagnalasta Narciso.
Pralboino. — Comincini Ignazio.
Salò. — Bersatti Stefano.
Toscolano. — Ceruti Bortolo.
CAGLIARI. — Brida geom. Pietro, Circolo Militare, Del Corvo Mario, Fadda Fr[illegible]cesco, Fiaschi Angelo, Leone dott. Giovanni, Leoni Giovanni, Malato dott. Vit[illegible] Emanuele, Scano ing. Dionigi, Tola Gi[illegible], Tronci ing. Vittorio, Valdès ra[illegible].
Ghilarza. — Derin dott. Antonio, Derin avv. Giovanni.
Gonnesa. — Montali Guido.
Iglesias. — Biggio Teofilo, Henrotin Leopold, Nassimbene Custode, Perpignano ingegner Efisio.
Oristano. Tronci Fortunato Loffredo.
CAMPOBASSO. - *Capracotta.* — Campanelli ing. Alessandro, Conti Giovannino, Conti Ottorino.
CASERTA. - *Isola Liri Sup.* — De Filippis Angelo, Natali Vittorio.
Maddaloni. — Lixi Giuseppe, Porro Luigi, Valentino Gustavo.
S. Maria Capua Vetere. — Messina Antonio.
CATANIA. — Di Geronimo cav. Salvatore, Roccaforte conte Costanzo, Torrisi Russo Salvatore.
CATANZARO. - *Casino.* — Tangari Giuseppe.
Santa Severina. — Sirianni Giuseppe.
CHIETI. — De Nicola Emilio, Valignani Franz.
Francavilla al Mare. — Michetti Giorgio.
COMO. — Bazzi Maria, Colombo Arturo, De Ponti Romeo, Gabinetto Cattolico Comense, Gilardoni Ambrogio, Manetti rag. Desiderio, Marinoni Carlo, Nessi Guido, Radice Giuseppe.
Baiedo. — Cademartori Primo.
Ballabio. — Tagliaferri Giovanni.
Barzago. — Pozzoni Enrico.
Brivio. — Arrigoni Enea.
Cantù. — Spadini avv. Ferruccio.
Cernobbio. — Cerutti Giuseppe.
Cunardo. — Carrera Aronne, Mandelli Adamo.
Dongo. — Centurini cav. A. Dario, Centurini Ignazio, La Corte dott. Giuseppe.
Introbio. — Tantardini Angelo.
Lecco. — Ravanello Odoardo.
Luino. — Barello Alfredo, Confalonieri Aldo,
Mandello Lario. — Molteni Eugenio.
Maslianico. — Fattorini Giuseppe.
Osnago. — Assi Arturo.
Varese. — Bianchi Renzo, Camerati Giovanni, Giovanazzi Giacomo, Mozzoni nob. Emilio.
COSENZA. — Parise Salvatore.
Castrovillari. — Miglio Francesco.
CREMONA. — Alboini Aleardo.
Casalmorano. — Guarneri Angelo.
Crema. — Zambellini dott. Filippo.
Offanengo. — Caravaggi dott. Franco.
Pieve d'Olmi. — Fiorini ing. Carlo.
Soresina. — Cabrini Guido, Monfrini Giovanni, Solzi Andrea.
CUNEO. — Pasero Carlo.
Argentera. — Sacerdote Camillo.
Bene Vagienna. — Francese Leandro.
Borgo S. Dalmazzo. — Scrivano Luigi.
Canale. — Capelletto avv. Domenico, Carbone Ettore.
Cherasco. — Ansaldi Vittorio, Bongioanni tenente Pietro.
Mondovì. — Bovetto Filippo.
Savigliano. — Mondino Viterbo avv. Attilio.
Saluzzo. — Debenedetti Leone.
FERRARA. - *Codigoro.* — Piva Carlo.
Migliaro. — Capati Vincenzo, Codecà Armando, Farinatti Ennio, Melaccina Francesco, Perozzi Aldo, Romano rag. Pietro, Venturini ing. Giovanni.
Pontelagoscuro — Pagliarini Gardenio.
FIRENZE. — Acquarone Carlo, Baldi Bartolomeo, Cainaiti Venturino, Canale Guido, Chiari Giovanni, Chiarini Lionello, Chini Galileo, Contucci Carradori Giulio, Del Greco dott. Ugo, Dubs Fredric, Fabbri rag. Tito, Franceschi dott. Lavinio, Fratiglioni Alfredo, Linaker Arturo, Maccagni Igino, Malan Arnaldo, Marrucchi avv. Alessandro, Morosi Luigi, Pellini Dante, Pironi Luigi, Sercelli Bruno, Somaschini Paolino, Tealdi Pietro Bernardo.
Castelfiorentino. — Taddei Emilio.
Empoli. — Nardi Mario.
Modigliana. — Casolini Giovanni, Ronconi Luigi, Viarani Antonio, Volgimigli Giuseppe.
Montelupo. — Cianchi Galileo.
Prato. — Bacci cav. ing. Carlo.
FOGGIA. — Dallari ing. Alberto, Telesforo dott. Roberto.
FORLÌ. — Brunelli Pellegrino, Fussi Ferdinando, Pinchetti Paolo, Veloce Club Forlivese.
Savignano di Rigo. — Raggi ing. Andrea.
GIRGENTI. - *Cianciana.* — Giglio Eraclide.
GENOVA. — Avegno avv. Carlo, Bruzone Achille, Calcagno Raffaele, Carro Giuseppe, Colombino Adolfo, Cristoforis Giuseppe, Delle Piane Arturo, Dorcier Edoardo, Fazio Giuseppe, Grasso Nicolò, Kiderlen Robert, Levra Benedetto, Lavarello Roberto, Leone Michele, Massa Andrea, Pirotti Giuseppe, Prefumi avv Carlo, Raggio rag. Paolo, Salvi Umberto, Sauli marchese Ambrogio, Società del Casino, Sommariva G. B., Villa Enrico.
Alassio. — Cesio Angelo.
Chiavari. — Assalino Rinaldo, Borzone Giovanni, Fiecchi Mario Francesco, Rabagliati Gerolamo, Sabatini Alessandro, Solari Emanuele.
Pegli. — Bucher Teodoro.
Savona. — Brignole Gerolamo, Bugna Enrico, Faccio Giuseppe, Ferraris Luigi, Fossa Andrea, Ghigo Alberto Carlo, Ghisolfo Giuseppe, La Viola Achille, Maccario Nicola, Navacchia Giuseppe, Olivaro Antonio, Piombo dott. Emilio, Viggiani Andrea, Zuccotti Virgilio.
Spezia. — Butti Gino, Boeri dott. Ermanno, Conrado avv. Giuseppe, Corio prof. Francesco, Cozzani Domenico, Malchiodi nobile Guglielmo Maria, Paganini Ciro, Rossi Emilio.
GROSSETO - *Massa Marittima.* — Courrieu Luigi, Prati Pirro.
Orbetello. — Marini avv. Marino.
LIVORNO. — Metraglia Dino, Orlando Luigi.
LECCE. - *Cursi.* — De Pietro Pio.
Mottola. — Luisi Giuseppe.
Taranto. — De Nichilo Michele, Ettorre avvocato Nicola, Pipitone Michele.
LUCCA. - *Barga.* — Giuliani prof. Giulio.
Forte dei Marmi. — Blanchard Giulio.
Viareggio. — Michetti Ulisse.
MACERATA. - *Porto Potenza-Picena.* — Antonelli conte Giuseppe.
Tolentino. — Giannantoni dott. Pompeo.
MANTOVA. — Giannantony Nino.
Bondeno di Gonzaga. — Rossi dott. Eleuterio.
Goito. — Cortellazzi dott. Michele.
Roncoferraro. — Menini Domenico, Zampolli Valfranco.
Sermide. — Pesaro Corrado.
Viadana. — Mellini Norberto.
Volta Mant. Gelmetti dott. Francesco, Nicolai Franco, Nicolai Pietro.
MASSA CARRARA. - *Massa.* — Lombardo cav. Ernesto, Robino ing, Arturo.
Carrara. — Bonanni Ferdinando.
Castelnuovo Garf. Castelli Mario.
MESSINA. — Cambria avv. Vincenzo, Guelpa Emilio.
MILANO. — Agnesi avv. Andrea, Arnoldi Giovanni, Barigozzi Prospero, Barzaghi Leopoldo, Beretta Serafino, Binda Felice, Bolognini Cesare, Breveglieri Ettore, Burchl Fritz, Cabella Felice, Carcano Angelo, Cases Fortunato, Codara Ambrogio, Colombo Giovanni, Dalle Piane Aspromonte, Dell'Oro Giuseppe, De Roate Felice, Douglas Scotti Eduardo, Erba Angelo, Fels Guglielmo, Forster Ermanno, Franzosi Francesco, Frascoli Enrico, Fulcis dott. Lodovico, Gavirati rag. Ettore, Ghirardi Amilcare, Ghirlanda Achille, Ginoulhiac Cesare, Jarocci rag. Giuseppe, Lambertenghi Virgilio, Leonardi Enrico, Litta Modigliani march. Giulio, Lucchini Pietro, Maffeis Guido, Marazza ing. Carlo, Maspis Daniele, Meldo Pilade, MONGUZZI CAROLINA, Monguzzi Luigi, Orsi Emilio, Ostali Piero, Peruzzi Giuseppe, Polenghi Angelo, Pulazzini Romolo, Ramelli ing. Piero, Rasini Cesare, Ravanello Oscar, Redaelli Carlo jun., Ricordi Ugo, Rizzetti Giovanni, Robotti Ottone, Rossi Aronne, Rossi Giuseppe, Rossignoli Pietro, Sacchi Rinaldo, Tassi Nereo, Tornielli Stefano, Varini avv. Angelo, Vasconi Achille, Vellano Vincenzo, Vimercati Carlo, Vitale Benedetto, Welisch Gino.
Abbiategrasso. — Bollini Virginio.
Barlassina. — Besesti ing. Enrico, Ghislanda Ulisse.
Bovisa. — Moiraghi rag. Pietro.
Busto Arsizio. — Carmellino Michele.
Casorate Sempione. — Demolli Giuseppe, Salmini Giacomo.
Castellanza. — Cerini Enrico, Salmoiraghi Ottavio.
Cesano Maderno. — Giussani Attilio.
Carenna. — Ihler Giuseppe.
Cusano s. Seveso. — Turati Angelo.
Pergano. — Vegetti Pietro.
Gallarate. — Foglia Battista.
Legnano. — Oriani Arnaldo.
Lentate s. Seveso. — Odazio Giuseppe.
Limbiate. — Brioschi Vincenzo.
Lodi. — Arosio Giorgio, Dall'Oro Luigi, Meles Angelo.
Meda. — Salice Alfredo.
Monza. — Albani Federico, Cossia Umberto, Dahm Oscar, Santambrogio Luigi.
Rhò. — Cardani Carlo.
S. Stefano Ticino. — NEGRONE march. ANTONIETTA.
Trenno. — Colombo Battista.
Trezzo d'Adda. — Giussani Giosia.
MODENA. - *Castelnuovo Rang.* Cavani Virginio.
Cavezzo. — Mattalia Aleardo.
NAPOLI. — Ajraldi Luigi, Buonìconto Vincenzo, Centonze cav. Emanuele, De Fonzo Giustino, Fornario Giovanni, Gaetani d'Aragona conte Goffredo, Raimondi Guglielmo, Sipari Francesco.
NOVARA. — Bellini ing. Carlo, Cablè Emilio, Ferraris dott. Clemente, Genesi Enrico, Mantegazza Carlo, Sguazzini ing. Enrico, Viganò Giuseppe.
Arauco. — Giardino Firmino.
Bannio. — Volpone Salvatore.
Biella. — Anselmetti Francesco, Bianco Carlo, Carpano Carlo, Cerrone Guido, Dall'Ovo Firmino, Dovana Giacomo, Drovetti Giov. Giuseppe, Foscale Mario, Fossati Felice, Franzoi Remo, Gremmo Candido Carlo, Gualino Giacomo, Ramella Olimpio.
Biella Piazzo. — Porrino Mario.
Borgosesia. — Villa Viovanni.
Casalvolone. — Biscaldi Giuseppe.
Domodossola. — Soleri Giovanni.
Galliate. — Benalli Salvatore, Citterio Attilio.
Gattinara. — Cantino Carlo, Gianoli Baldassarre, Parducci Alberto.
Intra. — Restellini Lorenzo.
Omegna. — Ferrari Riccardo.
Prato Sesia. — Fornara Francesco.
Serravalle Sesia. — Peradotto Antonio M.
Stresa. — Hecht Eugène.
Vallemosso. — Circolo Sportivo.
Vercelli. — Associazione „ Impiegati Civili ".
Vigliano Biellese. — Crosa Secondo.
PADOVA. — Barone Ferdinando, Da Zara Leonino, Frassinella ing. Luigi, Negrelli dott. Cesare, Sacerdoti dott. Vitali, Tagliazucchi Aldo, Talpo Alberto, Veronese Giuseppe.
Bassanello. — Bianchini G. B.
Campodarsego. — Mattiazzo Gius., Mattiazzo Mario.
Este. — Pertile Luciano.
Fontaniva. — Steolo Ercole.
PALERMO. — Bracci Salvatore, Dinessi Ugo, Fucito Carmelo, Fucito Tommaso, Itolli Eugenio, Leone Gerolamo, Napolitano Mariano, Pagano cav. uff. ing. Beniamino, Palmegiano Marco, Payne Edwin, Rispoli Giuseppe, Rutelli Simone, Scagliosi Beniamino.
PARMA. — Righi Egidio, Tedeschi ing. Guido.
Borgo S. Donnino. — Del Bue prof. Giuseppe.
S. Lazzaro Parmense. — Caggiati Angelo.
PAVIA. — De Carlini prof. Angelo, Saglio Enrico, Strada dott. Aldo, Sutti Federico.
Corteolona. — Rosi rag. Angelo.
Lomello. — Grasso Carlo, Scevola Angelo.
Mortara. — Jaffe geom. Enrico.
Torre del Mangano. — Cornelli dott. Emilio.
Voghera. — Genola Alessandro.
PERUGIA. — Peyretti Cesare.
Città della Pieve. — Mazzarini Guelfo.
Foligno. — Mancini avv. Fernando, Trasciatti Eugenio.
Terni. — Granelli Emilio.
PESARO. — Molaroni Giuseppe.
Macerata Feltria. — Pagnoni Umberto.
PIACENZA. — Boschi Giovanni, Rossini ing. Eugenio.

Fiorenzuola. — Bragalini Giuseppe, Cazzarini Carlo, Ponti Lodovico.
PISA. — Cianciolo ing. Arturo, Jaja prof. Donato, Montuoro Arturo.
Terricciola. — Moschini Carlo Alberto, Revelli cav. dott. G. A.
PORTO MAURIZIO - *Arma di Taggia.* — Lavagna dott. Giuseppe.
Bordighera. — Aprosio Edoardo, Ballanco Bartolomeo.
Oneglia. — Rocca Emilio.
S. Remo. — Santucci Francesco.
RAVENNA - *Brisighella.* — Ceroni dott. Giovanni.
Castel Bolognese. — Tozzoli Riccardo.
Faenza. — Conti Giuseppe.
REGGIO CALABRIA. — Labate dott. Alfredo, Tieri Eugenio.
Cannitello. — Lazzaro avv. Francesco.
REGGIO EMILIA. — Bonigni geom. Mario, Borghi Ladislao, Calvi conte ing. Alessandro, Cocolo Angelo, Poli Edgardo, Rossi Ercole.
Rubiera. — Terenziani Domenico.
Scandiano. — Municipio.
Viano. — Campani dott. Enrico.
ROMA. — Abeniacar Federico, Albrighi Giovanni, Bianchi Gaetano, Caglio Pietro, Calamani Italo Ezio, Capocci Roberto, Chiaffredo Francesco, Clementi Giuseppe, Costa Luigi, De Angelis Umberto, Galvagni Arnaldo, Gentili Nicola, Giacchieri Francesco, Grossi Umberto, Inella Vincenzo, Lamponi avv. Iginio, Levi de Leon Giuseppe, Mattucci Florindo, Morandi dott. Giacomo, MONTI GUARNIERI EUGENIA, Muffelmann Hoffmann E. A. L., Padovani Pietro, Pastori Paolino, Pistoni Guido, Turin cav. Ferdinando, Ubaldi ing. G. Battista, Vitali Giulio, Zotti Camillo.
Acuto. — Ciolli Ernesto.
Frascati. — Gibelli Giuseppe, Lippi Alessandro.
ROVIGO. — Oliva dott. Pietro.
Botrighe. — Plattis march. Gilmo.
Stienta. — Cazzoli Roberto.
Trecenta. — Bellini Teodosio.
SALERNO - *Lanzara.* — Lanzara Antonino.
SASSARI. — Cipriani Riccardo, Costa Scipione, De Angelis Carlo, Ferrucci Francesco Giacomo, Ledò d'Ittiri Mario, Messina Angelo.
La Maddalena. — Volpe uff. Elia.
Nuoro. — Merlini Achille, Rellini Lorenzo.
SIENA - *Torrita.* — Benedetti Enrico.
SONDRIO. — Azzalini Angelo, Cairoli Virginio, Del Felice avv. Pietro, Matteini Cesare, Niccolai Luigi, Polatti G. Battista, Strano dott. Salvatore.
Ponte Valtellina. — Guicciardi Enrico.
TORINO. — Abate Daga avv. Pietro, Actis Luigi, Ascheri Francesco, Ascheri Sebastiano, Audino Giuseppe, Bachi Adolfo, Barbera Rodolfo, Barosi ing. Cinzio, Bava Luigi, Belli Giuseppe, Bertoglio ing. Italo, Besozzi Giuseppe, Bocca Giovanni, Bona avv. Ernesto Flaminio, Borgetta Umberto, Borgna Lorenzo, Bottino rag. Pietro, Bozzini rag. Giuseppe, Bruera Francesco, Buffa di Perrero nob. Alessandro, Cagliero Giovanni, Campioni Luigi, Cane Dionigi, Capello Giovanni B., Casalegno Giuseppe, Cerati Carlo, Chiesa Riccardo Giuseppe, Col Paolo, Crosa Francesco, Crosti Carlo, DEL CARRETTO MARIA TERESA, MARCHESINA DI TORRE BORMIDA, Delleani Gian Luigi, Di Ciglié conte Saverio, Dotto Felice, Faracovi ing. Giovanni, Ferrero Giov. Batt., Figarolo di Groppello Tarino conte Giuseppe, Garda Donato, GARINO LINA, Giacobini Alberto, Giavina Bianchi Massimino, Gilardi Carlo, Giovenale rag. Giovanni, Giulio Giovanni, Goitre Orazio, Gremo Vittorio, Guagno ing. Enrico, Guarrona Giacomo, Guerrin magg. Domenico, Hahn Riccardo, R. Istituto Tecnico, Kunso Wihlfahrt, Levi Mario, Magnaghi ing. Gustavo, Manfrino Edoardo, Martina Bartolomeo, MERLO IDA, Meyer Arturo, Milanesio Alessandro, Milano Francesco, Mina Mario Luigi, Molino Carmelo, Mondino Eug., Moriondo Bernardo, Mortara geom. Durante, Mottura Guido, Olivero ing. Eugenio, Orsini Carlo, Parato avv. Carlo, PASTERIS ENRICHETTA, Perrone Mario, Platti Giovanni, Prato Celeste, Rabajoli dottor Giuseppe Vittorio, Rambaudi Felice, Respinger ing. Emilio, Righini Aventino, Rocca Dionigi, Scacchi Cesare, Scarampi ing. Luigi, Scherer Joseph, Segre Guglielmo, Segre Samuele, Stella Luigi, Terzolo Carlo, Tirone Felice, Vaccaneo Gustavo, Valentino Tommaso, Valobra Benvenuto, Varda Agostino, Vayra Giovanni, Vella Adelchi, Venchi Luigi, Venuta Mario, Vottero Riccardo, Zunino maggiore Emilio.
Bosconero. — Calzia Silvio.
Carignano. — Bona comm. Eugenio.
Chieri. — Tabasso dott. Stefano.
Courmayeur. Rouffier cav. Giuseppe.
Druent. — Società Ciclistica Druentina.
Giaveno. — Amprimo Michele, Fontana Andrea, Scarfiotti avv. Camillo, Ughetti Francesco.
Ivrea. — Arnaudi cav. Luigi, Billia Ferdinando, Massetti Giuseppe, Orio Marcello, Sforza nob. Francesco.
Pinerolo. — Baletti Mario, Bertin Stefano, Domeneghetti Paride, Maccari Luigi, Nizza Davide, Perino Matteo.
Piverone. — De Molini Roberto.
Rivoli. — Vignon d'Intra nob. Carlo.
S. Maurizio Canavese. — Clara geom. Mario.
S. Ambrogio. — Falco Teonesto.
Susa. — Bogetti Bartolomeo.
Trana. — Picotti dott. Biagio.
Venaria Reale. — Re Umberto.
TREVISO. — CANTONI AURELIA, Pasetti Felice.
Cavaso. — Gini B. Enrico, Gini Paolo.
Conegliano. — Brunetta Italico, Marcali Attilio, Scarafia dott. Pietro.
Vittorio. — Angeli rag. Italo, Bigontina Riccardo, Zaccone Giuseppe.
UDINE. — Di Manzano Antonio.
Artegna. — Venturini Antonio.
Buja. — Zanetti Guido.
Cividale. — Gottardis Cornelio, Marioni Giuseppe.
Gemona. — Pittini Umberto.
Nimis. — Manzocco Pietro.
Osoppo. — Zerbinatti Magno.
Palmanova. — Buri Ennio.
Paradiso di Pocenia. — Veritti Angelo.
S. Pietro al Natisone. — CAGLI BICE, CIUFFOLINI COLOMBA.
Treppo Carnico. — Faleschini Pietro.
Tricesimo. — Polo Arturo.
Trivignano. — Colavini Valentino.
Vendroglio. — Floreani Evangelista.
VENEZIA. — De Maria dottor Giulio, Donà delle Rose conte Giovanni, Salvetti Cinzio.
Annone Veneto. — Stefenel Domenico.
Mirano Veneto. — Guerra Amedeo, Piran Scipione.
S. Giorgio di Latisana. — Ciani Carlo.
VERONA. — Amadori Mario, Angioletti Agostino, Bernasconi Aug., Bevilacqua Aldo, Bezzatti Giovanni, Da Re Giovanni, Farinata degli Uberti conte Guido, Mutinelli Giovanni, Ravizza Tullio, Stefanoni Giovanni, Zanoni Enrico.
Colognola ai Colli. — Fiorini Giovanni Livio.
Montorio. — Marchiori Luigi.
S. Bonifacio. — Cazzola Achille, De Battisti Giuseppe, Manani Pietro, Slaviero rag. Pietro.
S. Giovanni Lupatoto. — Cola Francesco, Spreafico ing. Roberto.
Sanguinetto. — Contro Vittorio.
S. Michele Extra. — Bonfanti Adriano, Nordera Silvio, Zendrini Francesco.
VICENZA. — Cara Giuseppe, Chiovato Amalio, Dall'Oglio Enzo.
Arsiero. — Bozzo Antonio.
Bassano. — Conte ngelo, Fontana Antonio.
Marano. — Fioraso dottor Pietro, Meneghini G. B., Villani Marco.
Perale. — Perinoli Enrico.
Valdagno. — Tedesco Camillo.

ESTERO.

Austria-Ungheria.

TRENTINO. - *Fiera di Primiero.* — Dal Piaz Augusto.
Perra. — Piaz Battista.
Riva. — Torboli Giuseppe, Vanzo Francesco.
Rovereto. — Mengoni Giuseppe.
Trento. — Folco Felice, Pedrolli Emanuele.
VENEZIA GIULIA. - *Fogliano.* — Cosolo dottor Gino.
Gorizia. — Capparoni Giulio, Fabretto Ernesto.
Pisino. — Fermeglia Ermenegildo.
Trieste. — Brusini Fabio, de Boslchi Alessandro, Gherdol Giovanni Maria, Gigliandolo Cosimo, Kenda Michele, Lisotti Vincenzo, Petronio Adriano, Poccardi Gaetano.
PROVINCIE DIVERSE. - *Brunneck.* — Brühler Ferdinando.
Feistritz a Drau. — Teza Marco, Teza Umberto.
Fiume. — Mareschi Dante.
Kotschach. — Unfer Giuseppe.
Salisburgo. — Nelbock Hans, Schider Hans.

Francia.

Nizza. — Agence de la Société Anon. Panhard Michelin, Basso cav. dott. Pasquale, Mussino Michele, Scala Antonio, Targhetta dott. Joseph.
Parigi. — Alessio Jean, de Avellar Lemgruber A., Robert Jacques.
Tolone. — Maintien François.
MONACO PRINCIPATO. - *Montecarlo.* — Meriggi Luigi.

Inghilterra.

Londra. — Moroney H. A. I., Orde Julian W.

Germania.

Fuchshöfen. — Kurt von Bassewitz.
Norimberga. — Amman Alfredo.
Stoccarda. — Ostertag-Slegle Carl.

Portogallo.

Lisbona. — Camarate I. A.

Romania.

Braila. — Embericos L. M.

Spagna.

Campotejar. — BARDUSCO - TOTIS donna MARIA.
Madrid. — Giaretta Guido.

Svizzera.

CANTON TICINO. - *Balerna.* — Doninelli Tomaso, Lanz Federico, Pessina Felice Valsangiacomo Ferdinando.
Cassarate. — Bernasconi Mario.
Castagnola. — Brughera Pietro.
Chiasso. — Bernasconi Armando, Chiesa Luigi.
Mendrisio. — Faussone di Germagnano conte Luigi, Società Ciclistica „Velo Club", Valsangiacomo Giuseppe.
ALTRI CANTONI. - *S. Gallen.* — Donagemma Egidio.
Zurigo. — Linck Carlos.

Africa.

Tripoli di Barberia. — Bissi Giunio, Medana Augusto, Mori Giuseppe, Nahum Clemente, Tedesco Giacomo.

Stati Uniti America.

Filadelfia. — Scott Edgard.

Sud America.

S. Roque. — Ferrarini Vittorio, Lippi Umberto.

Asia.

ASIA MINORE. - *Smirne.* — Romanini Felice, Vasel Pietro.
GIAPPONE. - *Yokohama.* — Bérard Eugenio, Hosch A.
CHINA. - *Shanghai.* — Nerazzini Manfredo.

Soci annuali al 15 febbraio 1904 . .		N. 37520
„ „ inscritti dal 15 febbraio al 15 marzo 1904 . .		» 844
		N. 38364
Morti, irreperibili, depennati dal 1 ottobre 1903		» 535
Soci annuali al 15 marzo 1904 . .		N. 37829
Soci vitalizi al 15 febbr. 1904	N. 602	
„ „ inscritti dal 15 febbraio al 15 marzo 1904 .	» 15	» 617
Totale dei soci al 15 marzo 1904		**N. 38446**

Ufficio di redazione: Touring, Piazza Durini, 7, Milano.
Direttore: Prof. Ottone Brentari.
Gerente: Attilio Dalla Cola.

14324 - Milano, Tip. Capriolo e Massimino
Via San Pietro all'Orto, N. 15
Via Francesco Guicciardini, N. 5

ANNO X - N. 5. PROPRIETA LETTERARIA. MAGGIO 1904.

GRATIS A TUTTI I SOCI DEL TOURING

Verbale dell'Assemblea Generale Ordinaria dei Soci del T. C. I.

tenuta in Milano il giorno di Domenica 10 Aprile 1904.

Alle ore 15,15, nel Salone della Borsa [1] presenti 318 soci fra i quali, del Consiglio Direttivo, i sigg. Johnson, Direttore generale, ing. A. Riva Vice-direttore, rag. Ardenghi, dott. Badini, magg. Barutta, L. V. Bertarelli, ing. A. Binda, dott. P. Favari, O. Gorla, dottor G. Guastalla, avv. F. Guasti, rag. P. Moro, S. Parboni, I. Vigliardi-Paravia, A. Zaffaroni (scusarono l'assenza, L. Bertolini, l'ing. P. Gavazzi e il rag. Pressi); presenti anche i sindaci R. Riva, rag. Soffredi, rag. Turrini; il **Direttore generale** apre la seduta, saluta cordialmente i Soci intervenuti, e in conformità alla circolare di convocazione pubblicata nella *Rivista del T.* (fascicolo di marzo) li invita a nominare il Presidente dell'Assemblea.

Il socio **Mazzola** propone il cav. ing. Carlo Vanzetti, vicepresidente della Camera di commercio.

Alla proposta risponde il generale consentimento, e l'ingegnere **Vanzetti**, nell'occupare il seggio presidenziale, ringrazia dell'onorifico incarico, saluta i Soci tutti e particolarmente i suoi amici del Consiglio direttivo, coi quali per più anni collaborò; crede che l'Assemblea non possa meglio iniziare i suoi lavori che con un saluto riconoscente alla solerte Direzione generale e all'operoso Consiglio *(applausi)*.

A proposito del verbale dell'Assemblea precedente (29 marzo 1903) pubblicato nella *Rivista* del maggio 1903, il socio rag. Alberto **Fortini** svolge e presenta il seguente Ordine del giorno:

" L'Assemblea, visto che il verbale della seduta dell'Assemblea generale del 29 marzo 1903 non riproduce esattamente e nella sua integrità la discussione nelle sue svariate forme;

" visto che tale fatto si può riprodurre nell'Assemblea presente, non essendo per nulla mutati i metodi;

" invita il Presidente dell'Assemblea a voler provvedere perchè la discussione venga stenografata, e se ciò non è possibile nel momento, di sospendere o rimandare la seduta fino a provvedimento preso, dovendo l'Assemblea come consultiva servire di norma a tutti i Soci del T., i quali dalla monca pubblicazione della *Rivista* non potrebbero mai essere a parte di quanto nella discussione si possa svolgere ".

Il socio Ottorino **Lazzari** opina che anche senza l'opera dello stenografo, il verbale possa tener conto di quanto nell'odierna seduta si dirà.

Al socio Arnaldo **Bianchini** la proposta pare abbia significato di opposizione intempestiva, alla quale evidentemente il Consiglio si opporrà.

Il dott. Ettore **Candiani** osserva che riuscirebbe davvero strana l'approvazione di una mozione come quella adesso proposta, dopo una così piena e cordiale manifestazione di plauso al Consiglio, quale fu data or ora. Propone quindi che si approvi senz'altro il verbale della seduta 29 marzo 1903, e che si prosegua nella discussione dell'odierno Ordine del giorno, con implicita raccomandazione di provvedere con larghezza alla compilazione del verbale.

Il socio **Perrone** Raffaele opina che a ciò non essendosi provveduto finora, viene a proposito la mozione pregiudiziale Fortini; donde la opportunità di provvedere subito per lo stenografo.

Il **Presidente** distingue due punti di questione: 1° La vera o pretesa incompletezza del verbale; 2° la proposta di sospendere la seduta. Dopo prova e controprova questa seconda proposta è respinta alla unanimità, meno quattro voti.

Presidente: Ed ora al verbale della seduta precedente.

Perrone sostiene che anche in merito alla validità del verbale dovrebbero pronunciarsi tutti i soci indistintamente, e non soltanto quelli intervenuti *(denegazioni)*.

Fortini osserva che nella seduta precedente una proposta del socio avv. Gasparotto in favore del riposo festivo fu acclamata dall'Assemblea; ma, ch'egli sappia, non ebbe seguito di esecuzione da parte del Consiglio, il quale nemmeno la sottopose al voto di tutti i soci.

Pellegatta: Ma per chi si voleva il riposo festivo?

Fortini: Per tutti; per gl'impiegati del T. anzitutto, e per tutte le classi sociali, onde se ne avvantaggi il turismo. A ciò intendeva la mozione Gasparotto.

Pellegatta: S'invocò il riposo domenicale per gli impiegati del T. e Bertarelli in nome dal Consiglio promise che la Direzione si sarebbe studiata di accogliere la raccomandazione migliorando il turno di servizio.

Al socio Fortini che vorrebbe invalidare il verbale precedente pel modo con cui vi è riferita la mozione Gasparotto, il vice-direttore **Riva** osserva: quella non poteva considerarsi che l'espressione di un desiderio di uno dei soci intervenuti, giacchè non era

[1] Il palazzo della Borsa, nel quale da due anni il Touring tiene le sue assemblee generali, è una delle più notevoli ed imponenti costruzioni sorte nel rinnovato centro di Milano.

E' opera dell'architetto prof. Luigi Broggi che nell'ideazione del grandioso edificio ebbe dapprincipio collaboratore il Carminati, architetto morto giovanissimo.

Il palazzo, le cui linee ricordano l'architettura italiana del 600, si compone di un doppio corpo di fabbrica che si sviluppa nelle vie Orefici e Cordusio, con fronte principale sulla piazza Elittica.

La facciata, alta 23 metri, è tutta rivestita di quella bella pietra arenaria di Finalmarina che nella tinta lievemente calda pare contenga i riverberi del sole di Riviera. Sull'alto del frontone sono adagiate due grandi statue simboleggianti *il Commercio* e *il Lavoro*, scolpite magistralmente da Achille Alberti in blocchi di pietra arenaria.

Grandioso e superbo per proporzioni e gusto decorativo e luminosità il salone a pianterreno, destinato giornalmente alle contrattazioni di Borsa, e a volte alle grandi assemblee, nonostante difetti di acustica. Lungo 30 metri, largo 25, alto 14, gli corre all'ingiro un porticato limitato da 18 colonne di marmo dai capitelli e dalle basi di bronzo. Fra il cornicione e il velario son pitture di Aristodemo Comolli.

Il Palazzo della Borsa, costruito rapidamente coi denari di una Società all'uopo costituitasi fra uomini di finanza, fu inaugurato con intervento dei Reali l'8 ottobre 1901.

Vedi Scheda di Votazione dopo la pag. 184.

questione posta all'ordine del giorno. E come di un desiderio, di una raccomandazione, il Consiglio promise di tenere e tenne conto.

Il **Presidente** a sua volta osserva che a norma dell'Art. 31 dello Statuto, le proposte d'iniziativa dei soci che questi volessero far mettere all'Ordine del giorno dell'Assemblea generale ordinaria, debbono essere annunciate alla Direzione non più tardi del mese di gennaio.

E' stata richiesta la chiusura: messa ai voti, viene approvata. Si pone parimenti ai voti l'approvazione del verbale della seduta d'assemblea, 29 marzo 1093.

Viene approvato alla unanimità meno cinque voti. Il Consiglio si astiene. L'Ordine del giorno Fortini risulta per tal modo rigettato.

Bigatti Federico, desidera risulti a verbale l'esiguità del numero degli oppositori all'approvazione del verbale.

Si passa al numero 3 dell'Ordine del giorno, e il vice-direttore ing. **Riva** dà lettura dei punti principali della seguente Relazione che negli altri si dà per letta, essendo stata distribuita a stampa in Assemblea.

Rapporto della Direzione Generale sull'andamento morale e finanziario del T. C. I.

Consoci!

Movimento soci. — Da quando il Sodalizio, modificando la propria prima sigla, accennava a librarsi in maggior campo d'azione, un programma più intensivo s'andava disegnando, e nell' anno decorso andò assumendo sempre più pratica esecuzione.

L'opinione pubblica diede in più modi a divedere come largamente simpatizzi per il Touring. E così affluirono altre migliaia di adesioni da ogni ordine di cittadini e di istituti, che nel turismo rinvengono un mezzo di miglioramento fisico e intellettuale per gli individui, d' incremento per il Paese.

Da 31 920 ch'erano in principio del 1903 — i Soci divennero a fin d'anno 37 467, e sono oggi circa 40 000 — sparsi in 2500 Comuni del Regno, in oltre 600 località dell'estero.

Il largo e rapido favore trovato dalle associazioni quinquennali (1048 in pochi mesi) e l'affluenza crescente delle vitalizie (157 nell'anno decorso, 622 a tutt'oggi), concorrono a dimostrare come il Touring inspira una grande fiducia nel suo avvenire.

Da tutt'assieme risulta allargata la base ed elevata la misura dei consentimenti nel programma del T., che neppur si restrinsero nei paesi italiani oltre il confine politico ove, come a tutti i Soci residenti all'estero, per necessità amministrative si dovette chiedere un maggior contributo annuo di due lire, onde compensare le maggiori spese per l'invio delle pubblicazioni.

A questa prova di patriottico attaccamento al T. C. I. dobbiamo far corrispondere speciali attenzioni.

Già se ne trova documento nelle nostre

Pubblicazioni. — Della Carta topografica al 500 000 dei paesi al confine del Regno, furono già pubblicati il foglio comprendente la Venezia Giulia, e la Dalmazia, e l'altro della Svizzera. In attesa dei fogli delle zone trentina e francese, compariranno le carte coi profili e le planimetrie dei valichi dello Stelvio e del Cenisio.

L'anno scorso furono distribuite la *Guida-itinerario della Campania* e le *Guide monografiche* delle strade di Romagna, Marche e Genovesato. Quest'anno il T. sarà in grado di presentare la *Guida-itinerario degli Abruzzi*, la regione che per selvaggia bellezza dei luoghi, poesia di tradizioni, energia di razza, merita così simpatica attenzione. E sono in preparazione *Guide monografiche* di parecchie strade di grande comunicazione in diverse regioni.

Col proposito di affrettare la descrizione del Paese, senza interrompere il ciclo delle Guide-itinerarie regionali, nè gravare il bilancio, due altre pubblicazioni vennero basate su combinazioni finanziarie estranee alla quota sociale. Una è la serie delle *Guide Ferroviarie*, che ha trovato nei primissimi tre volumetti lusinghiere accoglienze che incoraggiano a proseguire.

L'altra pubblicazione pure a pagamento, è la *Guida-itinerario di Lombardia*, che rappresenta il meglio del genere per ricchezza ed aggiornamento di indicazioni e per avervi potuto aggiungere una grande carta topografica di tutta la regione, contenendo il prezzo della sottoscrizione in limiti modestissimi. A provare quanto sia attesa questa Guida, basti il dire che già prima di averla veduta si ebbero circa cinquemila sottoscrizioni.

L'*Annuario*, che, nell'anno scorso apparve in tre grossi volumi, quest'anno sarà in due: uno gratuito contenente le notizie che più interessano la generalità dei Soci, ed un secondo volume a pagamento per quelle che specialmente possono essere utili agli automobilisti. Si ritenne superfluo il volume per l'estero, cui provvide in parte e più provvederà in seguito la Lega Internazionale delle Associazioni Turistiche.

Alla *Rivista*, diretta con grande cura dal prof. Ottone Brentari, furon delicate attenzioni e spese per guisa ch'essa è diventata un organo importantissimo del turismo, e ne riflette con genialità e competenza le vicende ed i progressi, mentre serve di legame più stretto fra i Soci.

Complessivamente, le pubblicazioni date gratuitamente ai Soci uguagliano quelle dell'anno scorso, mentre vi si poterono aggiungere, senza aggravio per l'Associazione, altre desiderate edizioni offerte a prezzi bassissimi.

Il movimento ascensionale dell'Associazione, trovò festosa celebrazione in

Gite e Convegni, persin troppo numerosi. Ricordiamo i popolosi Convegni, che intitolammo *generali*, di Roma, di Modena, e di Ascoli Piceno, nei quali il gonfalone del ciclismo femminile italiano, donato dalle gentili donne di Ferrara, ebbe nuovi battesimi; e il Convegno di Asti, ove più di un migliaio di Soci del T. adunaronsi per rendere omaggio alla memoria di V. Alfieri, nella celebrazione del suo centenario.

E le cercate occasioni di fraternizzare si moltiplicarono. Chi non ricorda le significanti espressioni d'entusiasmo che distinsero il Convegno di Udine, e la visita dei ciclisti trentini a Mantova? E non sono degni di ricordo il primo Convegno ciclistico Sardo tenutosi a Nuoro? e quello di Aquila, che contribuiva a dar rilievo alla Esposizione in cui si misuravano le forze e i progressi delle terre d'Abruzzo? e i convegni di Alba, di Alessandria, di Arona, di Badia Polesine; e quello ciclo-alpino di Andorno, e gli altri di Cagli, Carpi, Castelfranco Veneto, Cuorgnè, Faenza, Gubbio, Ivrea, Livorno, Lodi, Lucca, Novara, Massa Superiore, Mortara, Peschiera, Pordenone, Saluzzo, ed altri ancora?

Le norme suggerite l'anno scorso per assicurare a queste manifestazioni del Touring un buon esito, diedero ai Consolati una libertà d'azione che riuscì salutare, inquantochè, mentre consentiva loro una ragionevole autonomia, li addestrava nelle responsabilità per siffatte iniziative, e permetteva alla Rappresentanza centrale di attendere meglio ad altre funzioni di propaganda.

Qui torna opportuno ricordare che la mole crescente dei lavori del Touring rende ognor più difficile alla Direzione di distaccare i suoi membri, per presenziare, come un tempo, i Convegni che non siano quelli *generali*, organizzati col concorso della Direzione stessa.

D'altronde la cresciuta vitalità e il conseguente prestigio dei Consolati, conferiscono ora sufficiente rilievo a quelle riunioni, delle quali ancora il Touring ha ragione di compiacersi, benchè esse non siano più il maggiore incentivo a gite turistiche, e quantunque la propaganda abbia trovato altre vie per esercitarsi.

Invece vanno acquistando una grande significazione le gite individuali e collettive. In esse si riflettono più direttamente gli scopi pratici del Touring, il quale appunto per esse va apprestando Guide, recapiti, rappresentanze, agevolezze di ogni maniera. Queste gite diedero anche origine ad organismi esemplari, fra i quali ricordiamo la squadra ciclistica dei soci di Casalbuttano, che imprese un giro turistico durante il quale fece visita graditissima alla Sede centrale del T. e a parecchi Consolati, dappertutto fraternamente festeggiata.

Tornano indimenticabili le impressioni della ciclo-alpina dell'agosto scorso, al monte Rosa, ove si cementava, purtroppo anche in un episodio tragico di alta montagna, la fratellanza del Touring e del Club Alpino Italiano; i ricordi lieti della ciclo-alpina umbro-marchigiana, organizzata dal Consolato di Fabriano e consegnati in opuscolo che è gioiello raro di studio turistico e d'arte; della ciclo-alpina-cagliaritana al monte Muros; della pittoresca gita invernale in slitta al Moncenisio, organizzata nel gennaio scorso dell'intraprendentissimo Consolato torinese.

Del Consolato torinese è l'iniziativa per la gita del 26 luglio scorso al Moncenisio, ove le motociclette furono sottoposte ad una prova molto pratica per il turismo in montagna, prova che ora si ripeterà con più precisi criteri tecnici su un circuito di 200 chm. fra Torino Fenestrelle e il Colle di Sestrières, con ritorno a Torino per la via di Susa.

Esposizioni. — Al Consolato torinese, e principalmente al capo console cav. Alfredo Rostain, va data lode per l'interesse posto allo *stand* del Touring nella recente Esposizione automobilistica, *stand* che suscitò tanta considerazione al Touring per l'importanza dei lavori esposti, da guadagnargli la medaglia d'oro del Ministero dei Lavori Pubblici, e un'altra massima onorificenza del Comitato dell'Esposizione.

Altre consimili distinzioni toccarono al T. da parte delle Giurie dell'Esposizione regionale Veneta in Udine, e dell'Esposizione Abruzzese in Aquila; e la persuasione acquistata del buon effetto che producono per la propaganda siffatte partecipazioni del T., ci indurranno a prender parte alle Esposizioni prossime in Brescia (Esposizione regionale), in Bologna (Esposizione nazionale di materiale

turistico, indetta arditamente da quel Consolato del T.), di Ravenna (Esposizione romagnola).

E qui ci è caro esprimere la nostra soddisfazione per il contributo che, per deferente invito avutone, ci è dato di porgere al Comitato dell'Esposizione internazionale dei mezzi di trasporto del 1906, destinata a celebrare in Milano l'apertura del Sempione.

Il Touring presterà opera quanto più possibile ampia e significante nell'ordinamento delle Mostre dell'automobilismo e del ciclismo, per le quali andiamo sollecitando il concorso dell'industrie straniere. E ci presteremo eziandio, per la Mostra retrospettiva dei mezzi di trasporto, opportunamente ideata con più larghi criteri in ragione del grande avvenimento, dopo il successo felice nella consimile prima Mostra organizzata dal Touring nel 1901, all'epoca del Congresso geografico nazionale.

Strade. — E il nostro concorso, sollecitato e doverosamente promesso, sarà pure per la " Mostra delle strade ordinarie ".

Questa permetterà di adunare confronti suggestivi per sospingere alla soluzione del problema stradale, che da noi ha dato lungamente e dà ancora argomento a lamentele, ed è riuscito a ridestare finalmente l'attenzione dei pubblici poteri.

Il Touring ha coscienza di aver contribuito a questo non indifferente risultato con la pubblicazione delle sue guide-itinerarie, che mentre invitano a percorrere il Paese, denunciano meglio di ogni altra inchiesta le condizioni il più spesso non soddisfacenti della rete stradale.

Appunto perciò venne avviata una speciale inchiesta sullo stato attuale delle strade, incominciando da quelle della regione lombarda, che mentre vantano un traffico intenso, non godono altrettanta fama in fatto di manutenzione. E i documenti che andiamo raccogliendo (statistiche, fotografie, monografie, memoriali), alcuni realmente impressionanti, contribuiranno a decidere l'impiego di efficaci rimedi radicali, contro una condizione di cose non soltanto penosa pei turisti, ma dannosa pei traffici e ostacolante gl'interessi agricoli.

Diggià alcuni corpi amministrativi, quali il Consiglio Provinciale di Bologna e il Comune di Milano, decisero l'adozione di norme prudenti pel carreggio, e prescrissero perciò proporzionali larghezze per i cerchioni delle ruote dei veicoli; e altre Provincie, altri Comuni stanno per decidersi a siffatti provvedimenti.

Pali e cartelli indicatori. — Il favore con cui fu accolta l'iniziativa del Touring per l'impianto di cartelli indicatori, dimostra il sentito bisogno di queste segnalazioni stradali.

Fu creata un'apposita Commissione [1], che ha studiato e lavorato con tal zelo e intelligenza da benemeritare gli appoggi e le simpatie trovate e più specialmente negli enti amministrativi locali.

Il Palazzo della Borsa, ov'ebbe luogo l'Assemblea Generale ordinaria dei Soci dal T. C. I.

E a questo effetto valsero le prime oblazioni di fautori del turismo, segnatamente di S. M. il Re, che assegnando una cospicua somma per l'apposizione di segnavie, conveniva autorevolmente sull'urgente necessità di quelle indicazioni.

Ai due stanziamenti, di complessive lire 10 000 da parte del Touring, si vennero ad aggiungere tante oblazioni per altre 13 000

[1] La Commissione per l'impianto dei cartelli indicatori è così composta:
Presidente: Cav. AUGUSTO MASSONI, Presidente dell'A. C. I. Milano.
Vice-presidente: Dott. GILDO GUASTALLA, consigliere del T. C. I.
Membri: Rag. ARATO ARDENGHI, C. Sezione Economato del T. C. I.; LUIGI BRIGATTI, Economo dell'Autom. C. I. di Milano; LUIGI VITTORIO BERTARELLI, Capo Sezione Strade T. C. I.; ORESTE GORLA, C. Console Gen. Agg. del T. C. I.; Comm. FEDERICO JOHNSON, Direttore generale del T. C. I.; ENRICO MAGGIONI, Industriale; Conte LEONARDO MARTINENGO VILLAGANA, di Brescia; PAOLO MEDA, V. Presidente dell'Autom. C. I. di Milano; Rag. PIERO MORO, C. Sezione Contabile del T. C. I.; Cav. ALFREDO ROSTAIN, C. Console del T. C. I. in Torino; Dott. ALDO WEILLSCHOTT, di Milano; Marchese ALFONSO FERRERO VENTIMIGLIA, di Torino; Conte GIUSEPPE FOSSATI REYNERI, di Torino; Conte LUDOVICO TAVERNA, Segr. gen. dell'A. C. I. di Milano.

lire circa [1]. La Commissione raccolse indicazioni tecniche ed appoggi da parte di Provincie, Comuni, Associazioni, e potè avviare una razionale distribuzione di cartelli indicatori nelle varie regioni; ed ottenne di esser sussidiata nell'opera di collocamento nelle provincie di Alessandria, Brescia, Bergamo, Como, Genova, Milano, Modena, Novara, Padova, Parma, Siena, Torino; e per altre sono a buon punto le trattative.

Nè il Touring vuol trascurare più modeste, ma altrettanto utili segnalazioni nei luoghi alpestri, e nell'anno scorso incoraggiò la Federazione Prealpina nell'intrapresa segnalazione dei sentieri sul Monte Cistella nelle Leponzie, sul Zuccone di Campelli in Valsassina e sul Cornizzolo in Valassina.

Rifornimenti benzina e lubrificanti. — Da due anni il Touring organizzò una rete di posti di rifornimento di benzina e lubrificanti, a servizio dell'automobilismo. Questo se ne avvantaggiò assai, inquantochè trovò da poter fare affidamento sul T. per ottimi rifornimenti, che non tardarono a diffondersi in località dapprima restìe a siffatti depositi.

Ottenuto ch'ebbe un tal notevole risultato, la Direzione del Touring trovò da fare un nuovo passo col sostituire ai depositi di merce dei propri fornitori, l'affiliamento di quei negozianti che diano garanzie di continuità di servizio con merce di non importa quale origine, ma riconosciuta di ottima qualità e di equo prezzo. Questo sistema, più corrispondente al crescente sviluppo dell'automobilismo, va determinando l'apertura di un gran numero di buoni posti di rifornimento; dove poi questi risultassero necessari e non si potesse ottenerli mediante affiliamenti, il T. provvederà direttamente con propria iniziativa.

Per il buon esito di questa trasformazione, già bene avviata, il T. provvede direttamente; ma fa affidamento pur sull'appoggio e la coadiuvazione cortese dei Soci, e specialmente dei Consoli.

Alberghi. — Ma il turismo vuol essere favorito anche col *comfort* personale, e la Direzione, valendosi di personale viaggiante sperimentato, procedette più attivamente che mai nel lavoro, già da due anni iniziato con precisi e severi criteri, allo affiliamento di Alberghi e Ristoranti, cui si richiedono garanzie di effettivo buon trattamento per i nostri Soci.

Siffatti affiliamenti vennero estesi anche ad alcune stazioni di cura, segnatamente a stabilimenti idroterapici, procurando per tal guisa ai nostri Soci notevoli agevolezze.

E poichè la clientela dal Touring raccomandata è desiderata e crescente, dev'esser nostro studio di ottenere per essa e con essa un incessante e rapido miglioramento dei nostri Alberghi, il cui *comfort*, specie nelle località minori, in montagna, e negli stabilimenti modesti, lascia tanto, troppo a desiderare.

Epperciò, mentre non ristemmo dall'esigere, per la concessione degli affiliamenti, condizioni di pulizia e d'igiene, promuovemmo con questi scopi una larga propaganda.

Una Commissione — della quale con sentimento di deferenza pel Touring entrarono a far parte delegati di Associazioni ed altri egregi cittadini [2] — raccolse dati che le suggerirono per intanto la pubblicazione di un ben redatto opuscolo, che, largamente diffuso, varrà a promuovere un razionale miglioramento dei nostri Alberghi, dei nostri Ristoranti.

La Commissione non si limiterà alla propaganda a mezzo della stampa, ma studierà le riforme da adottare, i mezzi cui praticamente ricorrere per migliorare sensibilmente e gradatamente gli Alberghi, a seconda della condizione dei luoghi, dei climi, delle costumanze, delle risorse locali.

Movimento Forestieri. — La Commissione anzidetta renderà così un prezioso servizio per attrarre sulle bellezze naturali, sui tesori dell'arte ond'è singolarmente ricca la nostra Italia, più numerosi visitatori indigeni e forestieri.

Ma dell'altro si richiede per favorire il movimento dei forestieri in Italia; e il Touring, che fu fra i primi a secondare l'idea che nel nostro Paese non più oltre si trascurasse questo coefficiente d'importanza morale ed economica, plaudì il costituirsi dell'"Associazione Nazionale Italiana pel Movimento dei Forestieri", e, corrispondendo all'invito fattogli, promosse accordi che, favoriti dalle adesioni venuteci dal Lario, dalla Valtellina, dal Verbano, del Cusio, dal Sebino, dal Garda, stanno per fruttare un più intenso funzionamento dell'Associazione stessa e la creazione di una "Sezione Lombarda e dei Laghi". Il lavoro preparatorio fatto a Milano da un Comitato composto di egregi cittadini e della Direzione del T., permetterà fra breve di dar vita sicura a questa Sezione.

Frattanto il Touring incoraggiò, mediante la propria *Rivista*, ogni promettente iniziativa intesa a favorire il risveglio delle forze dedicate, direttamente o indirettamente, al turismo, e manifestò tutta la propria simpatia per gli sforzi intelligenti della "Società Italiana degli Albergatori", alla cui Sezione Lombarda, sedente in Milano, diede ospitalità nella Sede Sociale.

Automobilismo. — Al Touring pure faranno capo le delegazioni dei Clubs automobilistici, che, radunati recentemente in Congresso a Torino, per ricostituire la Federazione automobilistica italiana, attestarono che l'amministrazione di un tale organo non potevasi meglio affidare che al Touring, del quale, con cortesi parole, di cui il Sodalizio è grato, venivano riconosciute le benemerenze.

Il Touring avrà dunque presso di sè l'Unione Automobilistica Italiana [3] e n'ha frattanto la presidenza il nostro Direttore generale.

Agli interessi dell'automobilismo, divenuto uno dei più efficaci mezzi di turismo, ponemmo studio che diggià ha procurato al Touring larga considerazione fra le schiere degli automobilisti e del mondo che per l'automobilismo studia, lavora e guadagna; tanto che prima ancora della pensata ricostituzione dell'organo federativo dei Sodalizi automobilistici, il Touring aveva avvisato come contribuire alla reclamata riforma dei regolamenti sulla circolazione nelle strade ordinarie, presentando concrete proposte intese a schiudere all'automobilismo un più libero esercizio, combinato con debite cautele per la incolumità pubblica.

Vuol essere parimenti sistemata la classificazione delle motociclette, la cui adattabilità agli usi turistici è ormai dimostrata.

Epperò il Touring insistette perchè si continuasse a considerare i motocicli come velocipedi, anzichè come automobili, non solamente nei riguardi della tassazione, ma anche delle discipline di circolazione.

Da tal parere discordò recentemente il Consiglio di Stato; ma giova sperare che si vorranno semplificare le pratiche per l'autorizzazione all'uso delle motociclette, e che non si vorrà gravare su di esse una tassa maggiore dell'attuale.

Tasse. — Su questo argomento fiscale, che sta per tornare in discussione dinanzi al Parlamento, il Consiglio del T. già ebbe ad esprimere il proprio avviso al Ministro delle Finanze anche a proposito delle tasse sui velocipedi che si accennava a voler elevare.

Altrettanto interesse pone il Consiglio del T. alla annunciata proposta di tassazione per le vetture e le barche automobili,

---

(1) Sottoscrissero in favore del Fondo per i Pali Indicatori:
per L. 1000 S. M. il Re; le Deputazioni Provinciali di Roma e di Padova; comm. Federico Johnson;
» » 500 la Deputazione Prov. di Siena, l'Automobile Club di Milano, il cav. A. Massoni presidente del Club suddetto; l'Agenzia Italiana dei Pneumatici Michelin;
» » 300 il Comune di Roma;
» » 280 la «Fiat» di Torino;
» » 200 la Deputazione Prov. di Parma; i Comuni di Parma e Varese;
» » 190 l'Associazione per gli interessi di Como;
» » 150 il Comune di Brescia e il dott. Gildo Guastalla di Milano;
» » 120 la Cartiera Vonwiller di Romagnano;
» » 100 i Comuni di Brescia e Bergamo; il Club Automobilisti d'Italia in Firenze e l'Unione Automobilistica Veneta in Padova; le Ditte Nazari e Gorla, L. A. Fusi e C., Isotta e Fraschini di Milano; L. Storero di Torino, F.lli Marchand di Piacenza, D. Graziani e C. di Padova; i sigg. L. V. Bertarelli, dottore Aldo Weillschott, Alfredo Vonwiller e comm. Giovanni Silvestri di Milano; dott. Giulio Sammartini di Pieve di Soligo; conte Camillo Martinoni di Brescia; dott. Gino Modigliani di Firenze; Riccardo Biglia di Torino;
» » 60 il Comune di Treviso e il Consolato del T. per Aquila;
» » 50 il Comune di Alessandria; la Ditta Türkheimer di Milano; i sigg. W. Kees di Varenna, ing. A. Ceriana e A. Ferrero di Torino, cav. Lorenzo Bertolini di Milano, comm. A. Rignano di Padova.
Seguono altre offerte minori.

(2) La Commissione per lo studio del miglioramento degli Alberghi è composta così:
Presidente: Ing. cav. GIANNINO FERRINI, Delegato dal Club Alpino italiano di cui è il Vice-Presidente.
Vice-Presidente: Cav. LORENZO BERTOLINI, C. Sezione Affiliamenti del T. C. I.
Segretario: Ing. ANTONIO RAGNOLI, addetto agli uffici del T. C. I.
Membri: L. V. BERTARELLI, Capo Sezione Strade del T. C. I.; Cav. prof. OTTONE BRENTARI, Direttore della *Rivista mensile del T. C. I.*; Ing. ACHILLE BINDA, Capo Sezione Aggiunto del T. C. I.; Ing. EMILIO CLERICI; Ing. CARLO CARLONI; Dott. PIETRO FAVARI, C. Sezione medica del T. C. I.; GIOVANNI FORLANINI, Delegato dall'Associazione di M. S. fra viaggiatori di commercio; ENRICO GRUGNOLA, Proprietario «Albergo Italia»; UGO MAFFIOLI, Delegato dall'Unione Nazionale Viaggiatori; ENRICO MORANDI, Propr. «Albergo Commercio»; LODOVICO SACCHETTI, Propr. «Albergo Nazionale», Delegato della «Società Italiana Albergatori»; Rag. MARCELLO CASPANI.

(3) All'Unione Automobilistica Italiana (U. A. I.) sono finora inscritti:
1. Il T. C. I. (rappresentato dai suoi delegati Johnson, Guastalla, Silvestri); 2. L'Automobile Club Italiano di Milano; 3. Il Club Automobilisti d'Italia, di Torino; 4. Il Club Automobilisti d'Italia, di Firenze; 5. L'Unione Automobilistica Veneta, di Padova; 6. L'Automobile Club, di Genova.

della quale se non può disconoscersi la opportunità nei riguardi delle finanze dello Stato e dei Comuni, devesi però volere una equa misura e una metodica razionale applicazione.

Su di che il T. si è riservato di presentare al Governo, anche in nome della U. A. I., studi e proposte.

Dogane. — L'azione mediatrice della nostra Associazione torna specialmente indispensabile nelle pratiche, lunghe e pazienti, intese ad ottenere agevolezze e semplificazioni doganali. È appunto occorse di insistere perchè ai nostri Soci, residenti oltre il confine politico, sia reso più facile, nei riguardi doganali e valevole per reiterati passaggi di frontiera, l'uso del *permesso di circolazione ciclistica*.

tenere attivo e vigilante il Corpo dei nostri Consulenti, e a tutelare, in pari tempo, coi mezzi legali, gli interessi amministrativi del T.

Sezione Medica. — La Sezione Medica aggiunse un buon numero di sanitari agli egregi Soci postisi a disposizione del T. per i soccorsi d'urgenza ai Consoci in casi d'infortuni turistici.

Cassette di riparazione. — Il nostro Economato attese ad assegnare e rifornire le cassette per riparazioni, di cui non vi è più grande richiesta nè gran bisogno, dacchè i velocipedi si resero più resistenti, e i velocipedisti più abituati ai lunghi percorsi, e la progredita organizzazione del Touring avendo assicurato sussidi di opera meccanica anche nei più modesti centri.

Fot. Montabone, di C. Fumagalli.

Il Vice-direttore legge la relazione della Direzione Generale sull'andamento morale e finanziario del T. C. I.

Furono conclusi gli accordi per l'adozione del documento doganale a trittico, facilitante il transito degli automobili alle frontiere d'Italia, di Svizzera, di Francia, del Belgio e di Russia. È un poco diverso documento adottossi per l'Austria. Ma questo primo passo verso più semplice regime deve essere seguito da altri, per i quali lavoriamo attivamente d'accordo colla L. I. A. T., cui avanzeremo concrete proposte nel prossimo Congresso di Vienna del 10-13 giugno.

Congressi. — Il Congresso di Vienna succede al V Congresso che la Lega stessa tenne nel giugno passato all'Aja, dove il Touring fu rappresentato dal Capo-Sezione Alleanze, il quale intervenne pure, in maggio, al II Congresso internazionale automobilistico, tenutosi a Parigi; e all'iniziativa nostra e all'appoggio cordiale dell'Automobile Club Italiano di Milano, col T., accordatosi per esercitare occasionalmente i doveri dell'ospitalità, si deve principalmente l'indicazione di Milano a sede del III Congresso.

Ora però che l'Esposizione per l'apertura del Sempione si trova rimandata al 1906, bisognerà riattivare quelle trattative.

Sezione Legale. — La Sezione Legale continua a coordinare studiosamente la giurisprudenza agli scopi particolari del turismo; a corrispondere alle richieste numerose dei Soci, a man-

Biblioteca. — La Biblioteca è sulla buona via, grazie agli acquisti fatti con gli annuali stanziamenti di fondi, e soprattutto grazie ai doni che le pervennero.

Concorsi. — Dei due Concorsi banditi nel 1902, quello inteso a far conoscere le norme doganali e di viaggio per i turisti in Italia, pur dando luogo a premiazione, non offrì risultati completi. Neppure il Concorso per monografie intese ad illustrare negli aspetti turistici le nostre più notevoli montagne, diede tutto il frutto sperato; ma fra i sei manoscritti premiati, illustranti il monte Aemilius, il Rocciamelone, il Baldo, l'Etna e il Gennargentu, alcuni vennero trovati meritevoli di pubblicazione, alla quale si provvederà.

Servizi d'informazioni. — Il servizio d'informazioni verbali e per corrispondenza ai Soci s'avviò assai più frequente e avrà fra breve un più preciso ordinamento nella nuova sede.

Il Corpo consolare — ecco il fulcro vero del Sodalizio, specialmente nella propaganda propaganda esercitata, in grandi città e in modeste borgate; propaganda portata oltre i confini della Patria, al di là dei mari, ove agli operosi figli d'Italia la sigla del nostro Sodalizio è inspiratrice di cari ricordi, di unione fraterna, di altissime idealità.

La solidarietà nazionale non solamente si afferma nei cospicui nostri gruppi sociali di Trieste e Trento e altri contigui al Regno, ma fu celebrata con la creazione di vessilli del T. nei lontani e operosi Consolati di S. Francisco di California, di San Roque nel Brasile, di Shanghai in Cina.

Sian grazie vivissime dunque ai nostri Consoli, ai nostri Capiconsoli.

Finanze. — Le condizioni finanziarie dell'Associazione furono favorevoli anche nell'anno decorso.

Con 7 765 soci nuovi, ed un totale di 36 910 soci inscritti, si ebbe una riscossione di L. 236 902 per contributi annuali.

Questo ammontare di contributi si accrebbe di L. 77 352,23 per riscossioni indirette, notevolmente superiori a quelle realizzate nel precedente esercizio in L. 54 271, proventi che nella quasi loro totalità rappresentano il frutto dell'opera della vostra Amministrazione.

Si ebbe un totale Rendite di L. 314 254,23 contro L. 290 694, 36 Spese complessive.

Queste spese superarono di L. 58 461,60 quelle del precedente esercizio, e le superarono in parte per quelle richieste dall'aumento notevole dei Soci, in parte per quelle fatte dai maggiori continui miglioramenti nei servizi sociali, miglioramenti che per le sole Pubblicazioni e *Rivista Mensile* richiesero L. 30 000 in più di quelle del 1902.

Malgrado queste maggiori spese, l'Esercizio si è chiuso con un'eccedenza rendita di L. 23 559,87, eccedenza che sarebbe risultata più considerevole se l'Esercizio non fosse stato gravato di L. 6 000, rateo affitto 1903, pei locali della nuova sede, la cui occupazione si rese necessaria per provvedere ai lavori di adattamento.

L'eccedenza rendita di L. 23 559,87, unita a quella di L. 144 090,25, residuale dai precedenti esercizi, dà un avanzo rendita, o Capitale proprio dell'Associazione, di L. 167 150,12 al 31 dicembre 1903.

A questo Capitale s'aggiunge quello di L. 55 700 per quote soci vitalizi, capitale vincolato a questa egregia classe di Soci, che da 401 crebbe a 557 nel 1903.

Questi due distinti capitali sociali, di complessive L. 233 350,12, si consolidano in una situazione patrimoniale che porta nell'attivo L. 225 407,50 in Rendita Italiana ed Obbligazioni ferroviarie ai prezzi di Borsa al 31 dicembre 1903, con una prudenziale riserva per eventuali fluttuazioni di valori, e L. 84 815,62 cassa, crediti, depositi, mobili, attività, ecc., tutte assistite da larghe svalutazioni e deperimenti.

Siffatta situazione corrisponde ad un complessivo movimento Rendite e Spese di L. 625 000, e non presenta che un residuo Crediti di L. 11 121, 59 già, ora, quasi completamente realizzati, ed un residuo Debiti di sole L. 4 239, 97.

Le risultanze finanziarie adunque sono, sotto ogni aspetto, favorevoli, ed esse provano anche il continuo miglioramento in tutti i servizi.

La media delle spese per ogni singolo Socio, risulta infatti, nel 1903, di L. 7,87, media superiore a quella, già considerevole, del 1902 in L. 7,48, e superiore a quella di tutti i precedenti Esercizi.

Questa media, aggiunta a quella di 0,638 rappresentante l'eccedenza Rendite da passare a patrimonio, dà un totale erogato, per socio, di L. 8,51 in corrispettivo delle L. 6 riscosse di quota individuale.

Queste risultanze e questa situazione, che il vostro Consiglio vi presenta, attestano come esso sia sempre fermo nel proprio indirizzo amministrativo, indirizzo intento al graduale incremento e sviluppo di tutto quanto riguarda l'interesse individuale e generale dei Soci, incremento continuo tanto nei servigi che nelle Riserve patrimoniali.

A queste Riserve è doveroso provvedere affinchè l'Associazione sia sempre in grado di poter concorrere a tutte quelle maggiori iniziative che s'accompagnano col progresso civile ed economico del Paese, ed alle quali essa è di continuo chiamata dalle simpatie acquistatesi colle sue benemerenze, dall'importanza morale e materiale raggiunta, dalle alte finalità del suo programma.

Nuova sede sociale. — Appunto tenendo conto delle nuove esigenze del Sodalizio, che reclama maggior concorso di cooperatori, prestazione di numeroso e scelto personale e, di conseguenza, urgentemente, anche un più vasto spazio per gli uffici venne stipulato il contratto per l'affitto di una nuova sede in via Monte Napoleone, 14, ove gli uffici del Touring troveranno per non breve seguito d'anni un collocamento sotto tutti i rapporti rispondente ai cresciuti e crescenti bisogni.

***

Lo sviluppo dell'azione del Touring nei rami suoi primi e più essenziali e in quelli che al rigoglioso tronco sociale si vanno innestando, creò una mole di affari quale non era presumibile pochi anni fa; e, per darne un'idea, basti accennare alla corrispondenza in arrivo, che nell'annata decorsa registrò 93 383 lettere, delle quali 31 100 contenenti valori. Ad una tanta affluenza epistolare corrisponde in press'a poco simili proporzioni la defluenza.

L'archivio riflette appunto una tanta mole di affari, e l'impegno di seguirla, vigilarla, studiarla, assorbe sempre più sensibilmente l'attività del Consiglio e dell'Ufficio.

Così affacciandosi al secondo decennio, il nostro Touring, forte di oltre 40 000 Soci e di scelte Rappresentanze; dell'appoggio dei Pubblici Poteri e della Stampa; dell'adesione di Enti morali ed Associazioni e cospicue individualità del Parlamento, della Scuola, dell'Esercito, dell'Armata e del mondo sportivo; il nostro Touring, alleato dei più possenti e più operosi sodalizi congeneri d'Europa, amico di quelli di oltremare; e in rapporti cordiali e frequenti con le grandi associazioni automobilistiche; il Touring, dotato di un solido ordinamento amministrativo, di un personale zelante e addestrato e devoto, di un patrimonio ragguardevole e di rispettabili tradizioni — può guardare con soddisfazione il passato, può volgersi con fiducia all'avvenire, forze e menti e cuori adunando in un pensiero d'amore per le terre d'Italia.

La Direzione Generale

FEDERICO JOHNSON *Direttore Generale*	Ing. ALBERTO RIVA *Vice-Direttore Generale*
I. VIGLIARDI PARAVIA *Segretario del Consiglio*	A. ZAFFARONI *Vice Segretario del Consiglio*

La lettura della Relazione è seguita da un largo applauso.

La discussione.

Il **Presidente** dichiara aperta la discussione.

Primo degli oratori inscritti, il socio dott. Ercole **Bassi**. Egli si associa agli applausi che salutarono la lettura, per quanto sintetica, della Relazione, così manifestando la soddisfazione dei Soci, non soltanto pei vantaggi che individualmente i Soci stessi possono aver tratto dal Sodalizio, ma pel significato morale della fiorente istituzione. Vuol tuttavia esporre due desideri:

1° che la *Rivista*, cresciuta di mole e, sotto più aspetti, arricchita, tenga in maggior conto il ciclismo, imperocchè a lui pare che da un po' di tempo in qua, si curi più dei 2000 automobilisti che non dei 200 000 ciclisti del Regno.

2° che il Consiglio si pronunci in merito alla propugnata adozione della targhetta mobile pei velocipedi. Il Governo, anche recentemente, parve disposto a concederla, ma si buccinò che subordinava l'innovazione ad un aumento di tassa. Ben fece il Consiglio del T. a pronunciarsi avverso ad un tal proposito. Ma l'oratore ha letto recentemente, su un diffuso giornale sportivo, una vera requisitoria contro la targhetta mobile che veniva qualificata come una trovata vieppiù fiscale del Ministro delle Finanze.

L'avv. Felice **Pizzagalli** lamenta la cattiva manutenzione delle strade, specialmente di alcune traverse di strade provinciali affidate ai Comuni, e vorrebbe che sull'inconveniente il Consiglio Direttivo richiamasse l'attenzione dei competenti Uffici tecnici provinciali.

Elogia l'impiantato servizio dei posti di rifornimento di benzina e lubrificanti per l'automobilismo, ma vorrebbe che l'*Annuario* indicasse anche i minori spacci, i quali, pur non essendo affiliati al T., tuttavia possono tornare utili ai turisti.

A proposito di *garages*, vista la crescente difficoltà di mettere al sicuro, negli alberghi di sosta, le motociclette, indubbiamente più ingombranti delle biciclette, vorrebbe che il T. curasse di richiedere agli alberghi affiliati un ripostiglio adatto anche per i velocipedi a motore.

Infine si dichiara dubbioso sull'adozione della targhetta mobile, parendogli debba riuscire incentivo al furto, siccome avviene attualmente per le targhette municipali apposte alle museruole dei cani.

L'avv. **Mildmay** domanda schiarimenti circa la nuova sede sociale. Insino a quando è legato il T. dal vecchio e dal nuovo contratto? Non sarebbe opportuno che il Touring cessasse dal pellegrinare da una casa all'altra? Non potrebbe farsi una casa propria valendosi del cospicuo suo avanzo patrimoniale? Gli avanzi di rendita, che quest'anno furono di 23 000 lire, non potrebbero essere impiegati almeno all'acquisto di un'area adatta?

Mazzola Carlo raccomanda la sollecita costituzione della " Sezione Lombarda e dei Laghi „ della Associazione Nazionale pel Movimento dei Forestieri. Sa che furon raccolte ben più delle 75 associazioni occorrenti per la costituzione della Sezione, e spera quindi che questa non tarderà a funzionare.

Fortini, legge una lunghissima memoria: premesso che non intende muover critiche alle egregie persone che compongono la Direzione Generale, ma ai sistemi che vanno, a poco a poco, prevalendo, afferma il bisogno di riforme nell'ordinamento del T., per evitare che questo si fossilizzi.

Considera dannoso l'accentramento attuale, soverchiamente austero l'ordinamento interno della sede centrale, dannosa e contraria agli scopi del T. la deficenza di personale adatto a fornire schiarimenti in ogni ramo turistico, rovinoso il sistema commerciale sul quale tende ad imperniarsi l'andamento finanziario del T. L'associazione individuale posta a base del T. non consente lo studio collettivo dei miglioramenti da introdurre.

Affaccia anzitutto concretamente la proposta del Consolato elettivo. Forse questo sistema elettivo non va a sangue a molti che temono di essere sostituiti. Ma ogni Console così eletto si sentirà investito di maggiore autorità, e animato maggiormente. E quando ciò avvenga, cesserà per Milano la privazione, cui la città nostra è soggetta dal novembre 1897, di un proprio Consolato.

Rammenta che nel 1898, dovendosi studiare l'organizzazione d'una passeggiata nazionale ciclistica a Torino, il Consiglio dovette costituirsi in Commissione, funzionando al posto del soppresso Consolato locale.

Pare all'oratore che dovrebbe incombere al Consolato di Milano di proporre i candidati al Consiglio del T. Il Consolato di Milano potrebbe inoltre far gli onori di casa alle squadre dei con soci che verranno a trovarci all'epoca della grande Esposizione.

Da quando si soppresse la XVI Sezione, non s'ebbe più a Milano un Convegno, non una passeggiata. Nè si udì a parlare di rappresentanze milanesi ai Convegni altrove. Vi andò talvolta la Direzione Generale, ma questa rappresenta tutta la compagine dei soci, non quelli di Milano. La Direzione generale potrà magari occuparsi anche del grande turismo, ma è bene che consenta ai soci di Milano di far nucleo, di organizzare gite modeste, di riunirsi in un locale proprio consolare, come si è fatto altrove, ove Sezioni importanti hanno proprî giornali, annuari, stendardi, fanfare. Se per città di importanza minore che non vanti Milano, fu riconosciuta la opportunità di nominare parecchi Consoli, perchè ciò non deve avvenire per Milano? C'è la Direzione Generale, ma questa non è il Consolato. C'è il Console generale, ma questo non può essere chiamato in ballo per i soci di Milano e quelli di fuori qui di passaggio; e poi, egli è uno e non può bastare per una grande città come la nostra.

Secondo l'oratore, la Direzione Generale mostra soverchie sollecitudini per l'automobilismo; egli critica la mole costosa dell'*Annuario 1903*, le cui 1560 pagine pensa si potrebbero ridurre a un terzo. Si estende in critiche, per le quali risulterebbe che l'*Annuario* è, per la massima parte, inutile, malfatto. Pensa che la maggiore spesa occorsa per l'*Annuario* avrebbe potuto servire a distribuire gratis la *Guida di Lombardia* e qualcuno di quei *Profili* non più comparsi dopo il 1902.

Domanda in qual capitolo di bilancio si è andato ad annidare lo stanziamento di spesa per quei Profili mancati.

Deplora che i soci del T. non abbiano mezzo di esporre e discutere le idee che potrebbero segnare nuove vie alla D. G. C'è un organo sociale, la *Rivista*, ma riesce difficile ai soci ottenervi ospitalità. Si duole che avendo successivamente portato proposte, per una agitazione, a parecchi giornali sportivi o politici, questi declinarono di accedere alle sue richieste. Critica lo Statuto e vorrebbe fosse modificato nel senso di facilitare a piccoli gruppi di soci il diritto di far raccogliere l'Assemblea.

Tornando a dire della *Rivista*, lamenta che non sia compilata da personale che stia alla esclusiva dipendenza del T.

Toccando del personale, domanda se questo ha un organico se ha carriera segnata.

Domanda pure se e quando sarà pubblicata l'annunciata bibliografia turistica, e se sarà questa pubblicazione diramata gratis ai soci. E quando s'aprirà la proposta *chambre de renseignements* pei soci? Perchè negli affiliamenti degli alberghi, non si procurano anche quelli accessibili alle piccole borse?

L'oratore, dopo una serie di critiche che sollevano le continue proteste dell'Assemblea, conclude proponendo il seguente Ordine del giorno:

" L'Assemblea, udita la relazione della D. G. sull'andamento morale ed economico del T., propone:

1. che la D. G., tanto benemerita, continui le tradizioni dei primordi del T., abbandoni l'attuale oligarchia e faccia in modo che gli Uffici del T., diretti con maggior larghezza di vedute, siano più alla portata della massa dei soci podisti, ciclisti e automobilisti;

2. che la nomina dei Consoli venga fatta non più dalla D. G. bensì dai soci stessi riuniti in regioni;

3. che a Milano vi sia il Consolato come in tutte le altre parti d'Italia;

4. che si modifichino le pubblicazioni del T. rendendole più consone al bisogno della massa dei soci, escluse, s'intende, quelle della Sezione Strade, onore del compilatore signor L. V. Bertarelli che ha saputo mantenere ad esse il vero carattere turistico;

5. che tutte le pubblicazioni del T. siano date gratis a tutti i soci;

6. che si apra un concorso di critica al vigente Statuto e Regolamento, affine di poterne concretare uno perfetto, lasciando l'attuale molto a desiderare ".

Longoni Edgardo, per fatto personale riferendosi ad un' affermazione del preopinante circa gli ostacoli che questi avrebbe trovato in alcuni organi della stampa milanese, dichiara che abbenchè redattore della *Rivista del T.* (ma non precisamente impiegato negli uffici del T.) e redattore nel contempo della *Gazzetta dello Sport*, riferì obbiettivamente i fatti, ed aggiunse poi gli schiarimenti che in merito ad alcuni punti di questione ebbe dal T.

Il **Presidente** dichiara: Benchè l'incidente non riguardi un fatto personale di stretta connessione con gli argomenti all'ordine del giorno, pure eccezionalmente ha lasciato libertà di parola perchè l'incidente stesso rimanesse spiegato; ma ora dichiara chiuso l'incidente, tanto più che lo stesso socio Fortini dichiara di non aver voluto alludere al signor Longoni.

Il socio rag. Vincenzo **Casanova** desidera qualche schiarimento in merito alla chiusura al 31 marzo della prenotazione per la nuova *Guida-itinerario di Lombardia*, ed al conseguente rialzo di prezzo in L. 8. Ora, egli interpretando il pensiero di molti soci, spiacesi che di quella chiusura non siano stati preavvisati i soci mediante il loro organo ufficiale, cioè a dire la *Rivista*. Si obbietterà che l'avviso sarebbe stato superfluo dal momento che la chiusura era stabilita per quando fosse effettuata la pubblicazione; ma tal data non si poteva saperla che dal Consiglio. Trova esorbitante il prezzo di L. 8 ora fissato. Se il primo prezzo di L. 5 era troppo basso, male avrebbe fatto il Consiglio ad arrischiarsi in una operazione di esito dubbio. Se invece il secondo prezzo di L. 8 lascia al sodalizio un margine di utile, la cosa, secondo l'oratore, è ugualmente da lamentare, perchè il T. non deve mettersi a pari delle Società editrici che speculano sulle loro pubblicazioni.

Il dott. Riccardo **Fabris**, malgrado le molte critiche che si si sono qui formulate, esprime tutta la sua ammirazione, condivisa, crede, dall'immensa maggioranza dei soci, per la splendida opera compiuta dal Consiglio, la quale fa onore non pure al Touring, ma a tutta l'Italia. Se vi sono difetti, sarà facile correggerli.

Egli si limita a due semplici raccomandazioni.

Il Consiglio si è interessato anche dei paesi italiani che non anno parte del Regno, ed ha pubblicato una carta dei confini orientali. Questa carta sollevò qualche reclamo in quei paesi, perchè vi si trovano alcuni nomi stranieri in luogo di italiani. Ma di ciò il Consiglio non ha colpa; esso commissionò la carta all'Istituto Geografico Militare di Firenze, il quale vi segnò dei nomi stranieri, perchè non aveva i nomi italiani corrispondenti. Questo fatto è importante, perchè tedeschi e slavi si adoperano a snaturare quelle regioni italiane col sostituire agli italiani nomi stranieri. Di ciò si occupò in una sua recente lettura all'Istituto Lombardo il professore Amato Amati, proponendo uno studio sulla toponomastica, ossia nomenclatura italiana. La proposta venne poi accolta dal Comitato di Milano della Società " Dante Alighieri ", e perciò venne costituita una Commissione di cui fa parte anche un consigliere del Touring, il cav. Bertarelli. L'oratore si rallegra di questo interessamento del Touring.

Il prof. Amati è morto due settimane fa, e l'oratore manda, alla sua memoria, un affettuoso e riverente saluto, confidando che il Touring vorrà curare, in quanto possibile, che il suo voto sia compiuto.

Osserva poi che, giacchè il Consiglio s'interessa del miglioramento degli alberghi, sarebbe opportuno che esso si adoperasse in quanto possibile, a promuovere o favorire l'istituzione di stazioni climatiche alpine, a circa 1000 metri, quanto più si può vicino a Milano, come nella provincia di Bergamo, ove sonvi località splendide, ma oggi sprovviste anche del più modesto *comfort*. Ciò per e famiglie modeste, che non possono valersi dei grandi alberghi, nè delle lontane stazioni alpine.

Bianchini ricorda di essere entrato a far parte del T. quando questo Sodalizio, disgiungendo la propria azione da quello che intendeva a fini sportivi, assumeva arditamente un indirizzo essenzialmente turistico, valendosi principalmente del ciclismo. Ora egli lamenta che non si tenga abbastanza conto degli elementi ciclistici che costituirono la base fondamentale del Sodalizio. Vorrebbe si curassero maggiormente le manifestazioni patriottiche. Rievoca con particolare compiacenza gli entusiasmi delle popolose squadre ciclistiche italiane di qua e di là del confine politico, incontratesi e fraternizzanti a Udine; pensa che il T. assai bene provvede pubblicando buone Guide del Paese, ma altrettanto bene farebbe dando qualche battaglia pel sentimento nazionale.

Pure astraendo dall'intonazione vivace ed acerba data da un precedente oratore ad alcune proposte, appoggia quella per la ricostituzione del Consolato milanese, propugna la sostituzione all'assemblea consultiva di soci, qual'è quella odierna, di un'assemblea deliberativa di delegati o consoli dei singoli gruppi sociali, un'assemblea o congresso che si dovrebbe convocare ora in un punto, ora in altro d'Italia.

Perogalli Carlo rileva che la *Rivista*, essendo divenuta enciclopedica per tutto quanto direttamente o indirettamente riguarda il turismo, sarebbe opportuno un indice annuale.

Candiani manifesta il proprio sdegno per il modo col quale furono espresse qui, da alcuni, critiche che appaiono sistematiche, e persino odiose, in quanto tendono a ferire nel Consiglio rispettabilissime e benemerite individualità. Era rimasto dapprima in dubbio circa la proposta d'intervento dello stenografo in questa discussione, ma ora è tratto a considerare opportuno quell'intervento,

anche perchè nel verbale rimanga chiara traccia del proprio scatto sdegnoso, che vede condiviso dalla totalità, si può dire, dei presenti i quali come lui apprezzano l'opera che il Consiglio, con spirito di ammirevole abnegazione e con intelligenza e fortuna, dedica al Sodalizio. Al socio Fortini osserva che lo stesso rifiuto d'ospitalità trovato nella stampa milanese, pur solitamente imparziale e cortese, avrebbe dovuto persuaderlo che le sue critiche al T. mancavano di fondamento o di misura. Avversa ogni critica che esulando dalle questioni di massima, intenda a ferir persone benemerite, epperciò presenterà apposito ordine del giorno.

Fortini, per fatto personale, replica che delle persone ha la massima stima, ma che ha inteso a criticare sistemi per opera di quelle invalsi o che minacciano di prevalere. (*Rumori*).

Il rag. Gaetano **Mariani** non vorrebbe che il T. si avviasse al sistema delle pubblicazioni a pagamento anzichè gratuite pei soci. Si spiega che a quell'eccezione siasi appigliata la Direzione quando si trattò dell'*Attraverso l'Italia*, un'opera di lusso; meno si spiega la soscrizione a pagamento per la *Guida della Lombardia*. A proposito della quale osserva che qual premio a chi s'adopera ad adunare sottoscrizioni, dovrebbe assegnarsi non già esemplari dell'opera stessa, ma altre pubblicazioni.

Richiama l'attenzione della Direzione sui ritardi di recapito delle pubblicazioni ai soci di una stessa città; a lui ed altri soci è accaduto di ricevere ad un mese di distanza dopo altri la *Carta della Svizzera*. Si associa alla proposta per la ricostituzione del Consolato milanese, senza perciò intendere di partecipare al modo col quale, da qualche altro oratore, furono mosse le critiche relative.

Perrone Raffaele lamenta il tardo recapito di alcune pubblicazioni. Essendo ricorso per spiegazioni allo sportello dell'Ufficio sociale, gli dissero che alla distribuzione si procede gradatamente seguendo l'ordine alfabetico dei soci. Ciò gli pare ingiusto perchè chi come lui o più di lui ha nome dall'iniziale fra le ultime dell'alfabeto, si trova condannato senza colpa (*ilarità*) a ricever tardi le pubblicazioni che gli spettano.

Riguardo alla *Guida di Lombardia* lagnasi che il prezzo annunziato a 3 lire e poi a 5, sia d'un tratto salito a 8.

Le spiegazioni della Direzione.

Il vice-direttore ing. **Riva** risponde a varî oratori. Al socio Mazzola che invocò azione locale più sollecita in favore del movimento dei forestieri, osserva che si deve ad un Comitato promotore milanese la proposta, che trovò consentimenti ed appoggi, principalmente sui Laghi, per la creazione di una " Sezione Lombarda e dei Laghi ". Ma per l'ideato funzionamento di una tale Sezione con più larga base di soci dal contributo assai men gravoso di quello voluto pei soci *effettivi* o *aggregati* (L. 72 e L. 36 all'anno) occorrevano modificazioni statutarie, per le quali furono avviate pratiche, necessariamente lunghe, ma ora a buon punto, verso la Direzione del sodalizio nazionale, a Roma. Si ottenne affidamento di creare una nuova categoria di soci a quota modesta di L. 12. Anche più modesta si sarebbe voluta una tal quota, ma non fu accordata. Ora lo statuto, quale fu riformato grazie allo studio di una commissione nominata dal Consiglio direttivo dell'Associazione di Roma e alla successiva revisione del Consiglio stesso, sta per esser sottoposto all'approvazione dell'Assemblea generale dei soci a Roma; ma forse ancor prima di una tale ratifica potrà esser consentita al Comitato promotore in Milano la costituzione della " Sezione Lombarda e dei Laghi " per la quale già sono iscritti 120 soci, che, con gli altri di prossima iscrizione, saranno fra breve convocati, intendendo così di avviare prontamente l'azione del suddetto organo regionale.

Informa il signor Mildmay che il contratto stipulato per la nuova sede via Monte Napoleone, n. 14, ha durata sino al 29 settembre 1912, e frattanto l'amministrazione ha subaffittato gli attuali locali in piazza Durini, a datare dal settembre prossimo. Quanto all'acquisto di una casa, o almeno dell'area alla casa occorrente, osserva che la proposta non nuova e più volte studiata dall'istesso Consiglio, involge una quistione finanziaria che esige la massima cautela nel risolverla. Imperciocchè non bisogna far soverchio affidamento sui residui del bilancio. Anche in quest'anno si sono avute L. 23 000 di eccedenza rendita. Occorre però porre ben mente che questa eccedenza è il risultato della più stretta, più severa e vigile amministrazione.

Se di fronte alla molteplicità ed all'entità dei servizi ai quali si deve provvedere, si pensa che una sola modesta circolare ai 40 000 soci porta una spesa di L. 2000, riesce facile desumere quanto estrema debba essere la sensibilità dei bilanci sociali.

Data l'ampiezza di base della associazione, il più lieve sconfinamento di spesa può portare a risultanze finali d'esercizio diametralmente opposte a quelle sinora conseguite, tali da compromettere rapidamente il capitale patrimoniale.

Non è quindi ancora il caso di pensare alla sua immobilizzazione, nè tanto meno avventurarlo nelle difficoltà e negli oneri di una operazione edilizia; ed è anche necessario dichiarare nettamente come le risultanze finanziarie sinora ottenute non permettano, non solo mutamento alcuno di programma, ma nemmeno allargamento maggiore di quello col quale cautamente, ma gradatamente, provvede la nostra amministrazione.

L. V. **Bertarelli**, anch'egli a nome della Direzione, si appresta ad aggiungere altre spiegazioni, brevi come l'ora impone, malgrado l'importanza di certe questioni toccate da parecchi oratori, questioni talune capitalissime che non possono essere risolte mediante un'affrettata discussione.

Risponde ai soci Bassi e Pizzagalli circa la targhetta per velocipedi. Certo l'obiezione mossa circa la facilità con la quale la targhetta stessa, resa mobile, andrebbe maggiormente soggetta al furto, è notevole; ma ancor più peso deve avere la considerazione delle noie e spese che sono imposte oggi alla maggior parte dei 200000 ciclisti del Regno, i quali per sottoporre la rispettiva bicicletta al bollo dell'Ufficio metrico, sono costretti, in una stagione rigida, la meno adatta ai viaggi in bicicletta, a recarsi o mandare nelle località provviste di tenaglia bollatrice. Si spiega facilmente le opposizioni, non sempre disinteressate, della burocrazia, alla adozione, proposta dal T., della targhetta mobile. Siffatta adozione eviterebbe l'intervento diretto degli Uffici metrici, i cui funzionari percepiscono su ogni targhetta applicata, un tanto che in alcuni uffici principali rappresenta qualcosa come due mila lire all'anno.

Al socio Bassi e a qualcun altro, che hanno creduto d'intravedere nel T. una certa tendenza eccessiva all'automobilismo, fa osservare che questo rappresenta l'avvenire in fatto di mezzi di locomozione; donde la convenienza pel T. di tener bene di vistà i perfezionamenti attraverso i quali l'automobilismo va rapidamente passando. Certamente che il momento è singolarmente favorevole all'automobilismo; questo richiama su di sè l'attenzione dei tecnici, degli *sportmens*, dei Governanti, di quelli stessi che non si sono mai abbandonati alle emozioni di un viaggio in automobile. E il T. è inevitabilmente portato dall'ambiente. Ciò non pertanto non dimentica nè trascura le altre forme di turismo — e soprattutto devesi notare che la organizzazione dei suoi servizi — così nell'affiliatamento degli alberghi, dei meccanici, dei garages; come nel procurare assistenza di sanitari, di legali, ecc., come nell'apprestamento di pubblicazioni — favorisce nella stessa misura così gli automobilisti quanto i ciclisti, i podisti, ecc.

L'oratore risponde a diversi argomenti toccati dal socio Fortini che, pur partendo da premesse cortesi, fu, nella esposizione delle sue critiche e delle sue proposte, assai acre e giunse a conclusioni che il Consiglio non può accettare nell'interesse del Sodalizio.

Così per quanto si riferisce alla questione consolare, nota che la soppressione del Consolato milanese si rese fatale e naturalissima dacchè la funzione di rappresentanza e informazioni veniva per forza di cose adempiuto dalla Sede centrale anzichè dal Consolato locale, perchè alla sede i soci locali o di passaggio hanno continuo contatto. Il Consolato dapprincipio funzionò soprattutto per l'organizzazione delle passeggiate turistiche. Ma ben presto tale organizzazione diventò anacronististica a Milano, come più o meno in tutte le grandi città, ove le comitive turistiche, per riuscire omogenee, si devono costituire con criteri particolari, diversi da quelli che può adottare costantemente una associazione nazionale come la nostra, che conta nelle sue file ogni più diversa categoria di turisti, dal modesto operaio al principe fastoso, passando attraverso le medie condizioni di più o meno agiati professionisti o possidenti. La prova del citato anacronismo sta nel fatto che nelle passeggiate, dal Consolato generale organizzate, i partecipanti furono poco più e talvolta anche meno di una decina, salvo che in certe passeggiate, organizzate con criteri diversi da quelli che si possono adottare per le gite locali, ad esempio in quella di Torino citata dal Fortini stesso.

Il Consiglio tuttavia accetta di ristudiare la questione per l'eventuale ricostituzione del Consolato locale; l'avvenire dirà se questo sarà stato opportuno.

Quanto al *bureau de renseignements* od ufficio d'informazioni turistiche, sin dall'anno scorso se ne annunciò l'istituzione; la ristrettezza dei locali non permise sinora di dedicare a quell'ufficio un riparto speciale; ma non ci fu lettera o domanda verbale (e furon centinaia e centinaia quelle pervenute da soci) alle quali l'Ufficio non abbia risposto. E il rispondere importa studî, consultazioni di guide e carte, un lavoro lungo e grave che vale più di quanto il sig. Fortini forse sappia o pensi, un lavoro che tende ad allargarsi. La nuova sede permetterà l'estensione di un tal servizio ad altri campi connessi a quello turistico, per esempio il bibliografico e forse altri che è prematuro accennare.

Sull'*Annuario* il sig. Fortini pronunziò giudizi così sfavorevoli, che non saprebbe l'oratore da qual parte cominciare a ribattere le sue osservazioni, le quali non sono condivise dal Consiglio. Certo, allorchè dell'*Annuario* s'intraprese l'impianto, questo prese rapidamente proporzioni inattese, giacchè non si supponeva dapprima che la materia turistica fosse sì varia e sì vasta da pervadere campi diversissimi. Riconosce che l'*Annuario* del 1903 riuscì troppo esteso, e la relazione della D. dice come si sia provveduto pel 904. L'*Annuario* 1903 per la propria mole obbligò a prorogare qualche pubblicazione d'altra indole. Quanto all'utilità di certe notizie — i

giudizi non possono che esser soggettivi e diversi. Per esempio il sig. Fortini ha trovato superflua l'indicazione — nuovissima — delle reti telefoniche, ma a moltissimi turisti ha fatto piacere l'apprendere da quali località potessero tenersi in rapporti telefonici, mancando quelli telegrafici — con località lontane cui avessero bisogno di far pervenire notizie di sè, per esempio, durante un arresto in attesa di viaggio per incidenti. Non crede di entrare nelle risposte di dettaglio a tutto quanto disse il Fortini dell'*Annuario*. Le sue opinioni personali sono ora state udite, ma il Consiglio deve tener conto dell'opinione della maggioranza dei soci, e che gli perviene ogni giorno colla corrispondenza.

Passando sopra ad un'interruzione del socio Fortini, coperta da rumori dell'Assemblea, il consigliere Bertarelli passa a confutare altre osservazioni dello stesso Fortini, specialmente per ciò che riguarda l'uso del materiale di biblioteca riservato all'Ufficio per apprestare le informazioni, le pubblicazioni.

Il socio Fortini non risparmiò frecciate ai consiglieri, immaginandoli dormenti sugli allori — e bisogna ritenere che egli quindi non sappia come per far andare il meglio ch'è possibile l'azienda così rapidamente sviluppatasi anche oltre le previsioni — quei consiglieri che compongono la Direzione si siano trovati costretti a lunghe sedute bisettimanali, talora anche trisettimanali, che s'aggiungono a quelle di Consiglio e ad altre di Commissioni speciali.

Ma venendo agli appunti mossi sull'ordinamento statutario dell'Associazione, l'oratore tratta dell'elettività dei Consoli, la quale appare ad alcuni sistema più democratico, conforme alla tendenza dei tempi. Ora una riforma in tal senso può anche essere argomento di studio: ma intanto c'è da ben chiarire che allo stato attuale il Console non è punto il rappresentante dei soci di una località, verso la Rappresentanza centrale, verso l'Associazione; bensì è il rappresentante del Consiglio direttivo verso i soci. Questo sistema, che finora ha dato buona prova, sottrae la nomina dei Consoli alle vicende delle gare locali, non sempre nobili e feconde di bene. D'altronde la costituzione di rappresentanze locali distruggerebbe quella caratteristica statutaria del Touring, che è l'associazione individuale diretta; ed è su questa base che si eleva l'ordinamento finanziario del T., il quale, con la modesta quota annuale stabilita, non potrebbe provvedere alle esigenze di tanti organismi collettivi locali. Il Touring è fatto per provvedere a bisogni per la generalità, e soltanto in piccola parte e per eccezione a bisogni locali.

Quest'è uno dei punti di questione sui quali il Consiglio dissente radicalmente dal socio che è venuto a proporre un diverso ordinamento consolare.

Relativamente alla *Guida di Lombardia*, pel ritardo della cui pubblicazione mossero appunti i soci Casanova e Perrone, l'oratore spera che si concederà venia al compilatore, quando si sappia come sia riuscita laboriosissima la compilazione delle 1068 pagine di fitta stampa raccolte nei tre volumi. Basti dire che per essa occorse raccogliere materiale da 1 700 informatori, che si dovettero raccogliere 10 000 schede di dati e notizie, che gli indici noverano 12 000 nomi, che essa illustra 2241 linee, che i 1000 profili segnano 40 000 altimetrie. L'Istituto Geografico Militare che ha approntato la gran carta della regione al 100 000, ha dovuto inserire nelle sei tavole, in cui la carta stessa si divide, nientemeno che diecimila numeri di richiamo alle linee descritte, e perciò occorse il lavoro assiduo di dieci operai litografi occupati in questa bisogna dal dicembre in qua. Anzi all'oratore si porge buona occasione di manifestare dinanzi a tutti i soci la riconoscenza dovuta all'Istituto Geografico Militare, che dal Generale Direttore all'ultimo Operaio prestaronsi con la più grande sollecitudine in favore del Touring.

Quanto al termine di chiusura della sottoscrizione, il Consiglio riconosce che il ritardo avvenuto nella pubblicazione e recapito della *Rivista* di marzo annunciante il nuovo prezzo, ha impedito ai soci di tenersi come preavvisati, epperciò l'Amministrazione aveva già deliberato di accogliere ancora per tutto questo mese, senza aumento di prezzo, le domande di inscrizione che pervenissero.

Bertarelli, continuando, dice che la raccomandazione del socio Fabris, riflettente la carta della Venezia Giulia e della Dalmazia, non cadde in terreno sterile, giacchè il T. farà tesoro del lavoro della Commissione nominata dalla " Dante Alighieri ". Anche l'oratore, in nome del T., manda un reverente saluto alla memoria del prof. Amati. E non v'ha dubbio che anche l'Istituto Geografico Militare accoglierà nelle sue nuove edizioni le suggerite indicazioni.

A Perogalli promette che si terrà conto delle sue raccomandazioni per ciò che riguarda l'indice delle materie trattate sulla *Rivista*.

Al rag. Mariani spiega come le pubblicazioni distribuite annualmente *gratis* ai soci si andarono trasformando, ma non diminuirono nel loro complesso; mancarono talvolta i Profili, ma si ebbe l'*Annuario* più voluminoso, più ricca la *Rivista*. Le cifre in calce alla relazione dei Sindaci provano che l'importo complessivo delle pubblicazioni andò crescendo, mentre crebbero pure i servizi d'ogni genere ai soci.

Sta bene criticare il Consiglio: gli serve e gli servirà di stimolo; ma bisognerà pur lasciare agli amministratori una certa latitudine di apprezzamento delle circostanze, e il Consiglio farà ogni sua possa per dare ai soci quante più pubblicazioni utili è possibile. E' però bene inteso, che il Cons. crede opportuno di proseguire sulla via di dare ai soci quanto più può pubblicazioni gratuite, ma anche di offrire in sottoscrizione pubblicazioni, che rispondano al desiderio di molti, senza gravare il bilancio e riuscendo di lustro al sodalizio. Quanto al prezzo ora fissato per la *Guida di Lombardia*, l'oratore fa osservare che calcolando il costo alla stregua delle Guide più a buon mercato fra le precedenti, cioè il *Piemonte*, la *Lombardia*, dovrebbe costare L. 3,65; invece è calcolata L. 3,20; e a L. 4,80 vanno calcolati i sei fogli topografici annessi, cioè 80 centesimi ciascuno. Se qualcuno crede che questi siano cari, lanci la prima pietra: saremo qui a riceverla! conchiude Bertarelli.

E l'Assemblea risponde con un vivo e prolungato applauso.

I voti.

Il **Presidente** — dando la parola ad altri inscritti — li esorta a brevità.

Intanto legge un ordine del giorno del socio ing. Emilio **Beretta**, col quale l'assemblea, plaudendo al costante interessamento del Consiglio e del Capo Sezione Strade per tutto quanto riguarda la viabilità, fa voti perchè il Consiglio del T. presenti al Governo, in occasione della riforma della legge sui LL. PP., un memoriale che tenga conto degli studî fatti e suggerisca le modificazioni da introdursi negli attuali ordinamenti, onde s'ottenga una più efficace sorveglianza sulle strade, ed una migliore manutenzione.

E' approvato all'unanimità.

Parimenti viene accolta la raccomandazione del socio Antonino **Mistretta** perchè abbia a cessare l'abusiva esibizione dei distintivi sociali da parte di ex soci o persone che mai furon soci.

Presidente: Sono venuti al banco della presidenza due ordini del giorno:

1. Quello del socio Fortini dianzi letto e non accettato dal Consiglio.
2. Quello del socio dott. Candiani, così stilato:

" L'Assemblea, approvando e plaudendo l'opera della Direzione e del Consiglio direttivo, sempre ed unicamente intesa allo sviluppo del turismo, passa all'ordine del giorno ".

Prima di metterli ai voti, il **Presidente** rammenta che l'Assemblea è così interpellata soltanto in via consultiva, giacchè a norma di Statuto il voto deliberativo è riservato a tutti i Soci, quali verranno perciò provvisti di apposita scheda che varrà anche per l'elezione delle cariche sociali vacanti.

Messo a partito, l'ordine del giorno Fortini ottiene un voto. Lo si dichiara respinto.

L'ordine del giorno Candiani, dopo prova e controprova, risulta approvato all'unanimità.

Il Bilancio.

Il **Presidente** apre la discussione sul bilancio consuntivo 1903.

Fortini osserva che i bilanci dei sei ultimi anni segnalano l'acquisto di 23 000 lire circa di mobili svalutati diggià del 50 per cento. E' misura prudente la svalutazione; pur tuttavia, in questo caso, gli par fatta in misura eccessiva, ma non vorrebbe che la modesta cifra di valutazione attuale inducesse a spendere molte altre migliaia di lire.

Giudica parimenti eccessiva la svalutazione del 15 per cento fatta sulle pubblicazioni, svalutazione mancata nel 1901 e 1902, e limitata al 7 per cento nel 1900.

Domanda altri schiarimenti sul bilancio. Altre spiegazioni chiede sugli aumenti di spese per l'*Annuario*, per la Corrispondenza e per la Propaganda, e su altre voci di bilancio.

Il socio Augusto **Bontempelli** domanda schiarimenti sul bilancio e circa una vertenza giudiziaria iniziata da una ditta fornitrice di benzina.

Il vice-direttore **Riva** e il cons. **Bertarelli** rispondono dando le opportune spiegazioni, dimostrando come all'aumento dei soci e all'allargamento del programma corrisponde in misura più che proporzionale l'aumento delle spese, delle quali le generali, cioè non direttamente erogate nell'incremento dei vari servizi — *Rivista*, pubblicazioni, sezioni, convegni, esposizioni, affiliamenti, ecc. — si sono contenute proporzionalmente per socio nella media dell'anno decorso.

Infine l'ing. **Riva**, replicando ad osservazioni del socio **Perrone**, che vorrebbe distinta in bilancio la voce dei " Proventi varî ", osserva che dell'esattezza delle cifre nei loro dettagli e della buona compilazione dei bilanci rispondono i Sindaci perciò dall'Assemblea investiti di speciali facoltà. E il rag. **Turrini** a nome del Collegio dei sindaci, conferma la piena regolarità del bilancio 1903.

Dopo ciò il **Presidente** mette ai voti il bilancio. Risulta approvato all'unanimità.

Essendosi esaurito il compito di quest'Assemblea consultiva, il **Presidente** la scioglie con un evviva al T., e i Soci gli fanno eco.

Sono le ore 18.

GIBILMANNA

Da Palermo a Cefalù si giunge in due ore di ferrovia, sulla linea Palermo-Messina, percorrendo parte della bella e nota spiaggia settentrionale della Sicilia.

Il panorama di Cefalù, qualche chilometro prima del-'arrivo, è di una bellezza singolare, che richiama vivamente un paesaggio orientale. La piccola città, rannicchiata ai

Una quercia del bosco di Pianeti.

piedi della sua Rocca, una scoscesa collina di nuda roccia calcarea, dove non cresce un filo d'erba, si specchia nelle acque di una piccola baia deliziosa, da cui la separa soltanto una larga striscia di sabbia fine e bianca. Tutt'intorno è una vegetazione ricchissima, fra cui si levano in alto le chiome di numerose palme, alcune delle quali arrivano in estate a maturare i loro frutti.

Ingresso del Santuario di Gibilmanna.

Pochi sono i viaggiatori che si fermino mezza giornata a Cefalù per ammirare il Duomo, importantissima opera arabo-normanna del XII secolo, e i resti di antichissime fortificazioni che coronano la Rocca. Non vi sarebbe, del resto, null'altro da visitare. Rarissimi sono poi coloro che si spingono sino a una escursione sulle vicine montagne di Gibilmanna; eppure questo è uno dei luoghi più belli della bellissima Sicilia.

Sebbene vi manchino molte di quelle comodità che possono incoraggiare i viaggiatori, pure il lieve disagio della gita è largamente compensato dalla bellezza del paesaggio.

La via mulattiera (*) da Cefalù al convento di Gibilmanna (metri 800) si percorre in due ore e mezza; dal convento al Pizzo S. Angelo (m. 1081) che lo sovrasta, si va in tre quarti d'ora circa, per viottoli angusti e ripidi.

La Madonna di Gibilmanna.

Le vedute che vanno svolgendosi sotto l'occhio di chi sale, sono sempre più belle e grandiose, e, fin dal principio della strada, la varia e abbondante vegetazione tra cui si cammina può dare un'idea dei diversi tipi di coltura della Sicilia; vigne, agrumeti, ortaglie sulla marina; oliveti sulle colline; più su castagni e frassini manniferi, da cui la con-

Una grotta presso Gibilmanna.

trada ha preso il nome (*gebel*, in arabo, significa monte); infine querce, che vegetano poi quasi sole, fino al convento. I boschi di Suro, Pianetti e Comune, nella regione che circonda il convento, sono in massima parte costituiti dal rovere, di cui si trovano individui giganteschi, ma vi crescono insieme anche l'elce, il sughero, il pero selvatico. Il sottobosco presenta una ricchezza straordinaria di frutti e di erbe, la cui fioritura si succede quasi ininterrotta pei tutto l'anno; vi è abbondantissima la felce aquilina che,

(*) L'Associazione Siciliana per il bene economico di Palermo, da qualche anno studia il modo di fare una strada carrozzabile per Gibilmanna. Fatta la strada, si costruirebbe un grande albergo accanto al Convento.

auche nei mesi più caldi, copre il terreno di verde sotto gli alberi, e nei luoghi scoperti assume invece, dissecando, una tinta di rosso vivo.

Da Cefalù fin presso al convento la campagna è popolatissima e sparsa di un'infinità di piccole case coloniche. In questo territorio la proprietà è molto suddivisa e i contadini preferiscono abitare in campagna anzichè a Cefalù; caso eccezionale nella provincia di Palermo.

Il Pizzo S. Angelo e il Convento di Gibilmanna dal bosco di Pianetti.

Il convento dei Cappuccini è vasto, ma povero; abitato da numerosi frati, i quali offrono modesta, ma cordiale e disinteressata ospitalità. Il santuario gode grande fama e vi si recano i popolani dalle più remote contrade della Sicilia a venerare l'immagine della Madonna, bella statua marmorea del cinquecento, dello stile dei Gagini, di cui non si può ammirare tutto il pregio per gli ornamenti e gli ex-voto che la coprono. Tutta l'estate è un pellegrinaggio

La Madonia principale di Gibilmanna.

al convento; ma chi volesse vedere i più diversi e pittoreschi costumi della Sicilia riuniti in una delle feste più caratteristiche del paese, dovrebbe trovarsi a Gibilmauna per l'8 settembre, quando i contadini e i pastori con le loro bestie da soma si recano in vere carovane a sciogliere voti e a recare offerte.

Dal convento in su, non vi è cultura, nè bosco, nè abitazioni. L'azione del vento, la natura assai magra del terreno, il morso continuo del bestiame pascolante, impediscono agli alberi di raggiungere lo sviluppo normale; e perciò le querce e l'agrifoglio restano nelle modeste proporzioni di macchie, interrotte da larghe radure e da viottoli tortuosi, assumendo forme regolari che dànno a tutta la regione l'aspetto di un immenso, magnifico parco.

Dal Pizzo la veduta è straordinariamente vasta e imponente, massime al levar del sole, in estate. Da una parte appare la spiaggia settentrionale dell'isola, dai monti di Castellammare fin presso Capo d'Orlando, e lontano, quasi natante nel mare, il gruppo delle Eolie. A mezzogiorno, proprio a piede del Pizzo S. Angelo, si apre la grande vallata in cui giacciono Castelbuono ed Isnello; oltre la valle si erge il maestoso gruppo delle Madonie, fra cui troneggia, col suo dorso pianeggiante e con la sua parete scoscesa che forma un picco di oltre mille metri, la massa principale, la Madonia propriamente detta, la cui maggior altezza, Pizzo Antenna, tocca i 2000 metri. È la maggiore cima di Sicilia, dopo l'Etna. Più a ovest, nello stesso gruppo delle Madonie, si scorgono altri monti: Cozzo di Murga, Pizzo Antenna Piccolo, Fanusi. A levante delle Madonie, quasi nidi d'aquile, su cime aguzze, tutte oltre i mille metri, i paesi di Pollina, Santo Mauro, Geraci; più in fondo monti dietro monti, fino al centro dell'isola, e infine, dietro a tutti, il cono maestoso dell'Etna.

Isnello e il Pizzo S. Angelo.

Ma se questa vista dà un gran piacere e anche una certa soddisfazione per l'ascensione compiuta, fa nascere il desiderio di un'altra ascensione meno agevole, che promette assai maggior godimento: quella delle Madonie, i bei Nebrodi, monti che con la loro singolare tinta roseo-violacea, su cui i faggi disegnano macchie nere distintissime, pare si possano toccare con mano, e tentano fieramente chiunque abbia in petto un cuore di vero *turista*.

Chi si trovi a Gibilmanna può andare sulle Madonie scendendo a Castelbuono o ad Isnello, dai quali paesi potrà poi compiere l'ascensione. Ma chi venga direttamente da Palermo farà meglio a scegliere come punto di partenza Collesano, a cui si accede dalla stazione ferroviaria di Campofelice, percorrendo circa 15 chm. di strada carrozzabile. Collesano è un grazioso paesello, in cui si trovano maggiori comodi che altrove, e un corpo di guide organizzato dal Club Alpino Siciliano. — Della gita alle Madonie parlerò un'altra volta.

E' da aggiungere che l'unica gita ciclistica o automobilistica possibile in questa regione è la seguente: Campofelice-Collesano (salita); Collesano-Isnello (quasi tutta salita); Isnello-Castelbuono (discesa); Castelbuono-Cefalù quasi tutta discesa). L'intero giro è di circa 55 chm. La strada è discreta; i luoghi bellissimi, ma poco frequentati da ciclisti.

FRANCESCO DAMIANI ALMEYDA
(Socio del T. C. I. Palermo)

Per farsi socio del T. C. I. bisogna mandare la propria adesione alla Sede Centrale di Milano, via Monte Napoleone, 14, accompagnata dall'importo dell'Associazione Vitalizia in L. 100 se in Italia L. 125 se all'Estero una volta tanto; oppure dell'Associazione annua in L. 6 se in Italia e L. 8 se all'Estero, oltre, per la prima volta, la tassa di buon ingresso L. 2.

Le guidine ferroviarie del Touring

Fate in ferrovia, almeno una volta, un po' d'esame di coscienza: come si chiama la plaga che attraversate? qual'è questo grosso fiume? e questo canale? e quel monte? E l'alta guglia che si leva su di un colle vicino, e una torre diruta che si scorge in lontananza?

Il più delle volte, se non siete proprio in casa vostra, la domanda resterà senza risposta. Tanto ciò diventa sicuro, che vi abituate a neppur chiedervi più cosa vedete, anzi quasi a neppur più guardarvi.

Fac-simile della copertina delle guidine.

E così è nata in buona parte la sicurezza di ciascuno quando afferma che dal finestrino del vagone nulla si può vedere.

***

Ah! quanto si può vedere invece! Certo assai meno che in altri modi, ma abbastanza per provare che certe ore trascorse sui binari si potrebbero assai meglio impiegare di quanto si faccia.

E' una vergogna viaggiare come s'usa dai più. Volete persuadervene? Ecco che il T. vi porge in guisa di saggio tre guidine: Milano Bologna, Milano-Verona, Milano-Torino, tre graziosissimi opuscoli di 40, 40 e 32 pagine, in formato *bijou*, in carattere molto leggibile anche in ferrovia, con 32, 32 e 21 incisioni, con allegra ed elegante copertina a colori.

La descrizione di ciò che si vede della linea, fatta dal prof. Brentari, è gustosa, rapida, interessante, densa di notizie concatenate con garbo. Non c'è pretesa, ma sostanza; c'è nerbo senza ostentazione di voler dare peregrine notizie che i più non curano. Tutto ciò che avrebbe ingombrato fu sgombrato; l'autore sceglie con parsimonia le notizie e con penna brillante ne fa risaltare l'interesse. La coltura artistica si compiace di veder portati in evidenza i monumenti, la coltura storica è contenta di non veder dimenticati i campi di battaglia dove vibrano i ricordi delle guerre dell'indipendenza e la coltura turistica di trovare i nomi di ogni borgo rasentato e di ogni castello veduto.

Rapidi accenni alle condizioni industriali ed agricole, alle comunicazioni ferroviarie, alle bellezze pittoriche, qualche tocco, breve, perchè guai ad annoiare, alla storia dei paesi attraversati, danno di questi un quadro sintetico. L'occhio contempla con più gusto, perchè sa collocare nomi, dati, numeri.

Nulla è più difficile a interpretarsi di un paesaggio anonimo, più silenzioso di un villaggio senza indicazioni, più chiuso di memorie che stanno sotterra.

Ma tutto questo prende colore e interesse quando si caratterizza con nomi noti e famosi, con dati che ci parlano: è la nostra cara patria che ci si va disegnando all'occhio...

Amici consoci! Questo tentativo del T. di illustrare le linee ferroviarie ha un grande significato e si deve sostenerlo comperando queste belle guidine fatte così bene, così a buon mercato, e munite, poichè anche questo c'è, di un'ammirabile carta corografica in colori colle distanze chilometriche. Dovete sostenere questo tentativo di tre linee che sta ora completandosi con quello delle linee Milano-Genova; Genova-Ventimiglia-Nizza; Genova-Spezia-Pisa; Verona-Venezia-Bologna-Firenze; Firenze Roma di prossima pubblicazione.

Se la pubblicazione potrà vivere, e lo speriamo, mercè l'appoggio di tutti, il T. avrà aggiunto un nuovo merito, modestia a parte, a quelli che ha già per la propaganda turistica; avrà contribuito a far conoscere in che luogo si va, ciò che sta di bello e di vario appiedi dei monotoni argini ferroviari. Ed ogni socio avrà nella propria piccola biblioteca dei piccoli compagni di viaggio per ogni qualvolta porrà il piede sul predellino di un vagone.

L. V. BERTARELLI.

NOTA. — Vedi prezzi di sottoscrizione e altre indicazioni a pag. 178 e scheda di sottoscrizione nel quartino colorato al centro della *Rivista*.

ESPOSIZIONI

BOLOGNA. — L'Esposizione del materiale turistico, organizzata dal Consolato del Touring a Bologna, si aprirà il 15 maggio. Il suo esito (per il concorso delle più note case costruttrici italiane fra cui figurano la F. I. A. T.,

Isotta Fraschini, Bianchi, Florentia, Taurinia, Marchand, Türkheimer, Frera, Pirelli, Marquart, Fusi, ecc.) è già largamente assicurato.

Il padiglione centrale della mostra, ove verranno ricevuti i ministri e le patronesse, sarà il luogo di ritrovo dei visitatori della mostra. In esso esporrà il T.

BRESCIA. — Il 29 maggio si aprirà pure l'Esposizione di Brescia, la cui quinta sezione (che ha carattere non pro-

vinciale, ma nazionale) è dedicata allo *sport* (automobilismo, ciclismo, carrozzeria). Un grande salone venne riservato per la mostra che il Touring farà in questa occasione. Nello *stand* del Touring funzionerà, come già a Torino, uno speciale ufficio dell'associazione. Sarà pure assai bene rappresentato anche l'alpinismo.

L'esposizione, come già accennammo nella *Rivista* di marzo, è situata sul Monte Cidneo — nel Castello — in una posizione incantevole e si presenta imponente ed elegante ad un tempo.

Da un ampio finestrone dello *stand* del Touring, l'occhio del visitatore potrà spaziare su una grandissima zona della pianura Lombarda, e distinguere nelle giornate limpide persino gli Appennini!

RAVENNA. — Oggi 1º maggio viene pure inaugurata l'Esposizione regionale romagnola a Ravenna, e si terrà pure un convegno ciclistico, e si avranno feste ariate. Il Touring, gentilmente invitato, cercherà di porre anche in questa mostra.

Per il concorso dei forestieri

Milano.

E' imminente la costituzione della grande « Sezione Lomda e dei Laghi » dell'Associazione nazionale pel moiento forestieri. Dal Comitato promotore che ha sede sso il Touring, si raccolsero molte nuove adesioni che vano il numero dei soci a 135, di cui 77 per Milano, 12 il lago di Como, 8 nel piano di Varese, 6 in quel d'Erba, pel lago d'Orta, 8 pel lago Maggiore, 6 per il lago d'Iseo; altri del lago di Garda, dell'Ossola, della Valtellina, del gamasco. Ed ove i gruppi sociali sono diggià notevoli, tanno per costituire i relativi Comitati locali.

Siena.

Siena è, senza alcun dubbio, una delle città più belle e più interessanti d'Italia; ma (anche per ragioni ferroviarie) non è visitata e conosciuta quanto meriterebbe; e forse è più visitata dagli stranieri (che hanno su Siena splendide pubblicazioni) che dagli Italiani.

Vediamo perciò con piacere che anche a Siena (vincendo misoneismi e superando difficoltà che non sono certo una specialità senese) sorse un'associazione per il concorso dei forestieri, dal cui presidente venne inviata al direttore del giornale *La Vedetta Senese* la seguente lettera:

Il Comitato di Siena dell'Associazione nazionale per il movimento dei forestieri inaugurerà, nei primi giorni di aprile, un *ufficio informazioni* in via Umberto, n. 8, presso la fotografia Lombardi; al quale ufficio potranno rivolgersi *gratuitamente* tutti i forestieri di qualunque nazionalità, allo scopo di domandare tutte le notizie che possono loro riuscire utili.

Detto ufficio, che funzionerà anche da sede e recapito del Comitato, servirà di base allo svolgimento delle varie forme di attività che la Associazione nazionale si propone di svolgere, e che saranno le seguenti:

1. Una persona incaricata dal Comitato agirà come interprete per le principali lingue straniere.

2. Nell'ufficio si troverà un albo, nel quale saranno trascritte tutte le indicazioni intorno ai pubblici e privati servizi, orari di musei e pubblici stabilimenti, indirizzi e tariffe dei principali esercenti di ogni specie di commercio, recapiti di alloggi privati, ecc., ecc.

3. Vi sarà pure esposta un'urna atta a ricevere, con ogni garanzia di segreto, i reclami dei forestieri ed i loro suggerimenti su cose che riguardano la città di Siena.

4. Previo accordo con gli enti interessati, sarà messo a disposizione dei forestieri un biglietto cumulativo, a prezzo fisso, per la visita dei principali monumenti e musei della città, mediante il quale biglietto il visitatore sarà esonerato dal molesto obbligo delle mancie multiple e indeterminate.

5. L'Associazione nazionale raccomanderà ai forestieri esclusivamente le guide o *ciceroni* che avrà riconosciuti abili. Coloro che vorranno ottenere questa patente di abilità dovranno assoggettarsi ad un esame speciale.

6. Promuoverà la organizzazione di gite periodiche (studiando la possibilità di un servizio di automobili) verso le località del nostro circondario più meritevoli di essere visitate. Quando ciò non riesca in pratica attuabile, promuoverà la emissione e procurerà la vendita di *buoni* a prezzo fisso, per gite straordinarie, previo accordo con gli esercenti di vetture della città.

7. Tratterà con le società ferroviarie per ottenere tutti i miglioramenti e le facilitazioni possibili a favore delle nostre linee.

8. Farà premure presso le agenzie di viaggi, perchè in quelli che toccano la Toscana non sia mai trascurata una visita a Siena.

9. Si farà intermediaria fra le case editrici delle principali guide e coloro che vi possono avere interesse, per la introduzione in quelle di tutte le modificazioni ed aggiunte che risultino opportune, utili e veritiere.

10. Studierà, se sarà possibile, la compilazione di una grande guida illustrata della città di Siena.

Il Presidente
C. A. CAMBI-GADO

Ecco uno splendido programma, che potrebbe servire a qualsiasi altra associazione del genere! Auguriamo, per il bene di Siena, che il programma trovi l'appoggio concorde e leale di tutti gli interessati, è lo svolgimento nei fatti.

Escursioni pei forestieri nel Lazio. — Nel mese scorso, previ accordi con la Presidenza dell'Associazione Nazionale Italiana pel movimento dei forestieri, il Consolato romano del Touring organizzò una serie di escursioni per far conoscere agli stranieri visitanti la città eterna, la bellezza dei dintorni e l'incanto della campagna romana.

Con appuntamenti di buon mattino, le prime escursioni ebbero per mèta Monterotondo e Castel Giubileo, le ruine di Ardea, Frascati, l'Abbazia di Grottaferrata, Marino, Genzano e il lago di Nemi. Rimangono a fare l'8 maggio la gita alle ruine di Vejo e all'Isola Farnese; il 12 ad Anzio con gita in battello a Torre Astura; domenica 22, a Tivoli, Subiaco e ai conventi di S. Scolastica.

La più lunga linea ferroviaria del mondo è la transiberiana, cioè quella che dalla stazione di Pietroburgo va a Dalny (Cina). Essa misura 9345 chilometri, non compresa la traversata del lago Baikal. La linea passa tre grandi fiumi (l'Irtish, l'Ob e l'Ienissei) con grandi ponti metallici, rispettivamente della lunghezza di 700, di 800 e 938 metri.

Passato il Baikal — con piroscafi o slitte perchè non sono finiti i lavori — la ferrovia valica la catena degli Stanovoi o Jablonovoi, e piega da Kaidalow a sud-est per penetrare nell'Impero della Cina. Proseguendo con direzione costante verso sud-est, entra nella catena dei Grandi Khingan per una galleria lunga tre chilometri e giunge a Kharbin sul fiume Sungari che traversa con un viadotto in ferro della lunghezza di 1015 metri. Da Kharbin si arriva a Vladivostok con 780 chilometri, indi, volgendo a mezzodì, nella penisola del Liao-tung e a Dalny dove la linea ha termine. E', come si vede, un bel viaggetto!

Ferrovia Domodossola-Iselle. — I lavori della grande galleria di Varzo-Trasquera, costruita a sistema elicoidale nel tronco Domodossola-Iselle sono pressochè ultimati.

Questo tunnel è il più grande d'Italia fra quelli elicoidali. Esso si trova a circa 14 chm. da Domodossola sulla linea Iselle-Domodossola che conduce all'imbocco del traforo del Sempione, versante italiano. Il tunnel è lungo quasi 4 chm. ed è formato da tre gallerie ad elica unite da tratti di ponte in modo che i treni appena usciti da una galleria rientrano nell'altra successiva sempre innalzaldosi fino a raggiungere l'altezza dell'imbocco italiano del tunnel del Sempione.

I lavori durarono quasi cinque anni e furono diretti dalla Mediterranea. Gli operai sono tutti italiani.

La ferrovia Lecce-Francavilla. — Sono cominciati i lavori di questa linea che allaccerà, per la lunghezza di 87 chm., le più fertili contrade della provincia di Lecce. Una squadra di operai è stata già distaccata a Manduria, dove si è impiantato l'ufficio di costruzioni, per iniziare le operazioni verso Francavilla; un'altra si muoverà da Lecce per proseguire i lavori verso il tratto Novoli-Nardò. I lavori sono diretti dall'ing. Fassi. La linea è formata di due tratti, Francavilla-Lecce e Novoli-Nardò, comprendendo dieci stazioni, oltre quelle per cui s'innestano i nuovi tratti, le quali non si allontanano dai rispettivi abitati per più di 200 metri. I due tratti hanno la costruzione del tipo economico di prima classe, con rotaie di acciaio di 36 chilogrammi a metro lineare.

Ferrovie varesine. — Il periodico *La Prealpina Illustrata* pubblica alcune cartine delle ferrovie in costruzione o in progetto in quella ridente plaga, e vi unisce le seguenti notizie:

" Venne di recente aperto il primo tronco della ferrovia elettrica Varese-Luino, fino a Ghirla, destinata a portare una vita nuova in quelle pittoresche vallate fin qui troppo trascurate per mancanza di mezzi comodi di comunicazione. L'idea di costruire una ferrovia elettrica da Varese a Luino sorse nel 1895.

" La costanza e la volontà degli iniziatori trionfarono su tutti gli ostacoli; e fra un anno l'intera linea Varese-Luino sarà un fatto compiuto per opera della Società per le Ferrovie e le Tranvie Elettriche Varesine.

" Una linea di importanza industriale e commerciale è quella della Valle d'Olona, che viene costruita dalla Società per la ferrovia Novara-Seregno.

" Questa linea che, staccandosi da Castellanza, risale il corso dell'Olona per ora fino a Lonate Ceppino, in attesa di spingersi fino a Induno Olona, e fino a Mendrisio, è destinata a mettere in diretta comunicazione tutti gli stabilimenti industriali ed i paesi che si trovano lungo le rive dell'Olona in quel tratto, colle principali linee verso Milano, verso Torino, verso Genova, verso il Gottardo ed il Sempione.

" L'iniziativa per un nuovo tronco ferroviario da Varese a Mendrisio, passando per Cantello e Stabio, fece sorgere l'idea di prolungare la ferrovia di Valle d'Olona fino a Mendrisio, raccordando poi Cantello colla stazione Nord di Malnate, mediante un tronco sussidiario.

" Una importante riunione fra delegati italiani ed elvetici fu già tenuta, e da essa vennero i migliori affidamenti che il progetto potrà essere fra non molto attuato.

" Da qualche anno si va studiando e preparando il progetto di una ferrovia Varese-Angera, progetto che assume speciale importanza ora che sta per essere aperta la linea del Sempione ".

CARTELLI INDICATORI

Coll'inizio di questa nuova e così promettente stagione turistica, il lavoro di collocazione diventerà assai intenso. Intanto diamo un primo elenco dei principali cartelli, che malgrado le difficoltà inerenti alla cattiva stagione, furono collocati in questi ultimi tempi.

Aquila.

Offerti e collocati dal Consolato di Aquila:

1. AQUILA. — Sul bivio Ascoli-Teramo, a 7 chm. da Aquila, un cartello coll'indicazione: Per Aquila, Teramo, Ascoli.
2. Idem. — Sul bivio Antrodoco-Ascoli un cartello colle indicazioni: Aquila, Rieti, Castellammare Adriatico.
3. Idem. — Sul bivio Novelli-Popoli-Avezzano un cartello colle indicazioni: Avezzano, Sulmona.

Ascoli Piceno.

4. PORTO S. GIORGIO. — Sulla parete della chiesa di Porto S. Giorgio un cartello coll'indicazione: Per Fermo. (Dono del comm. Federico Johnson). — Collocato per cura del console di Porto San Giorgio conte Ernesto Garulli.

Bologna.

5. CASALECCHIO RENO. — Un cartello sull'incrocio delle strade Casalecchio - Bazzano e Casalecchio - Sasso - Firenze. (Dono del Consolato di Casalecchio). — Collocato per cura del console di Casalecchio sig. Beccadelli Grimaldi march. Lodovico.

Brescia.

Offerti e collocati per cura del Munipio di Brescia:

6. BRESCIA. — Fuori porta Stazione un cartello coll'indicazione: per Lodi e Milano.

7-8. Idem. — Sul piazzale di porta Stazione due cartelli coll'indicazione per Lodi e Milano.

9. Idem. — Fuori porta Cremona un cartello coll'indicazione: Cremona-Parma.
10. Idem. — Fuori porta Venezia un cartello coll'indicazione: Verona.
11. Idem. — Fuori porta Venezia un cartello coll'indicazione: Mantova.
12. Idem. — Fuori porta Milano un cartello coll'indicazione: Milano-Bergamo, Iseo.
13. Idem. — Fuori porta Trento un cartello coll'indicazione: Gardone-Ponte Caffaro.
14. DESENZANO. — Sulla strada Desenzano-Peschiera al bivio per Sermione un cartello coll'indicazione: Per Sermione (dono del signor A. Gennari). — Collocato per cura della Società Sportiva di Desenzano.
15. DESENZANO. — Sulla strada Salò-Desenzano, prima di entrare in paese, un cartello di rallentamento. (Dono dell'Hôtel Mayer. — idem.
16. DESENZANO. — Sulla strada Lonato-Verona, entrando in paese dalla parte di Lonato, sull'angolo della casa Papa, un cartello coll'indicazione per Verona. (Dono dell'Hôtel Due Colombe). — Idem.
17. VILLAGANA. — Sull'incrocio della strada che va a Orzinuovi con quella che va sul Cremonese un cartello co l'indicazione: Discesa pericolosa. (Dono del T. C. I.). — Collocato per cura del console di Orzinuovi sig. Morandi Riccardo.

Belluno.

18. FELTRE. — Sulla piazza di Feltre un cartello coll'indicazione: per Treviso e Belluno. (Dono del signor Junio Zugni). — Collocato per cura del signor Zasio, console del T. C. I.
19. FELTRE. — Sulla piazza un cartello coll'indicazione: per Trento e Primiero. (Dono dell'Hôtel Doriguzzi Belvedere). — Idem.
20. FELTRE. — Sulla strada fra la stazione e Feltre un cartello coll'indicazione: per Treviso. (Dono dell'Hôtel Deriguzzi Belvedere). — Idem.

Como.

Offerti e collocati per cura del Consolato di Asso:

21. ASSO. — Sulla strada Asso Bellagio nella località detta Cappelletta un cartello coll'indicazione: Discesa pericolosa.
22. Idem. — Sulla stessa strada fra Magreglio e Barni un cartello coll'indicazione: Discesa pericolosa.
23. Idem. — Sulla stessa strada tra Magreglio e Civenna nella località detta Ghisallo un cartello coll'indicazione: Discesa pericolosa.
24. LUINO. — Sulla strada Ponte Tresa-Lugano sulla salita della Speranza un cartello coll'indicazione: Discesa pericolosa. (Dono del Municipio di Luino). — Collocato per cura del Municipio di Luino.

Genova.

25-26. RAPALLO. — In piazza Cavour un cartello coll'indicazione: Per Genova; e uno coll'indicazione: Per Spezia. (Dono del Municipio di Rapallo). — Collocati per cura del Municipio di Rapallo.

Girgenti.

27-28. CANICATTÌ. — Sull'incrocio delle strade Castrofilippo-Canicattì e Racalmuto-Canicattì e precisamente di fronte alla casa cantoniera situata sull'angolo due cartelli rispettivamente colle indicazioni: Canicattì-Caltanissetta e Castrofilippo-Girgenti. — Collocati per cura del signor tenente Balbi Bartolomeo.

Milano.

29. LODI. — Un cartello coll'indicazione: per Crema. (Dono del Consolato di Lodi). — Collocato per cura del Consolato di Lodi.

30. LODI. — Un cartello colle indicazioni: per Piacenza e Cremona. (Dono del Consolato di Lodi). — Idem.

Modena.

Offerti e collocati per cura del dott. Vittorio Dallari, console di Maranello:

31-32. MARANELLO. — Sull'incrocio della strada nazionale Modena-Pistoia colla provinciale Sassuolo-Vignola nella località Ponte di Maranello, due cartelli colle indicazioni: Per Vignola e Sassuolo, Pavullo e Modena.

33. Idem. — Sulla strada nazionale Modena-Pistoia, fra S. Venanzio e Montagnana e precisamente al 24° chm., un cartello coll'indicazione: Discesa pericolosa.

34. Idem. — Sulla strada Modena-Pistoia fra S. Venanzio e Montagnana di Monfestino, e precisamente nella località detta Monte Tagliato, un cartello coll'indicazione: Discesa pericolosa.

Novara.

Offerti e collocati per cura del Municipio di Vercelli:

35. VERCELLI. — Al dazio porta S. Andrea (Stazione ferrovia e strada di Gattinara) sulla colonna del gas, entrando in città e prima del casello del dazio, un cartello colla scritta: « Fermata al dazio — proseguire a velocità moderata ».

36. Idem. — A porta Milano su *poutrelle* presso il casello del dazio entrando in città, un cartello come il precedente.

37. Idem. — A porta Casale-Rondeau sulla colonna del gas al centro del rondeau un cartello come il precedente.

38-39. Idem. — A porta Torino-Rondeau, sulla stessa *poutrelle* due cartelli come i precedenti, uno rivolto verso la strada di Torino, l'altro verso la strada di Trino.

Siena.

Offerti e collocati per cura del sig. Carlo Corticelli:

40. CETONA. — Sulla strada Cetona-Chiusi in prossimità del torrente Astrone, un cartello colle indicazioni: Chiusi-Stazione, Cetona, Acquapendente, Roma.

41. Idem. — Sulla strada Cetona-Chiusi al bivio sinistro per S. Casciano dei Bagni un cartello colle indicazioni: Cetona-Sarteano, San Casciano, Acquapendente, Roma.

42. Idem. — Sulla strada Cetona-Chiusi, 150 metri prima di giungere alla forte discesa che si incontra a 2 chm. da Cetona, un cartello coll'indicazione: Discesa pericolosa.

Siracusa.

43. MELILLI. — Sull'incontro della strada Siracusa-Baricella colla strada provinciale per Augusta e precisamente nel punto detto « Bernardino » un cartello coll'indicazione: Per Augusta. — Collocato per cura del Municipio di Melilli.

Torino.

Offerti e collocati per cura del Municipio di Luserna S. Giovanni:

44. LUSERNA SAN GIOVANNI. — Sulla strada Pinerolo-Torre Pellice sull'angolo della strada che conduce al capoluogo dell'antico Comune, un cartello coll'indicazione: San Giovanni.

45. Idem. — Sulla stessa strada agli Airali un cartello coll'indicazione: Luserna.

46. Idem. — Sulla stessa strada alla biforcazione delle strade ai Comuni di Lusernetta e Rorà un cartello coll'indicazione: Lusernetta.

48. Idem. — Alla cappella S. Marco un cartello coll'indicazione: Rorà.

49. TORINO. — Alla Barriera di Stupinigi un cartello coll'indicazione: Stupinigi. (Dono del conte Gianfelice Ricciolio). — Collocato per cura del Municipio di Torino.

50. TORINO. — Fuori della Barriera Milano al chm. 5,8 sul bivio un cartello coll'indicazione: Chivasso e Pinerolo. (Dono del conte Gianfelice Ricciolio). — Idem. (Offerti dalla F. I. A. T.). e collocati per cura della Provincia di Torino.

51-52. S. AMBROGIO. — (chm. 24,8). Sulla strada provinciale Torino-Susa, due cartelli di rallentamento uno all'entrata e l'altro all'uscita del paese.

53-54. S. ANTONINO. — (chm. 31,6). Sulla strada provinciale Torino-Susa, due cartelli di Rallentamento uno all'entrata e l'altro all'uscita del paese.

55-56. — Sulla strada provinciale Torino-Susa, due cartelli colle indicazioni di: Passaggio a Livello, uno prima e uno dopo il passaggio a livello esistente al chm. 13.6.

57-58. — Sulla provinciale Torino-Susa, due cartelli colle indicazioni di Passaggio a Livello, uno prima e uno dopo il passaggio a livello esistente al chm. 22,1.

59-60. — Sulla provinciale Torino-Susa, due cartelli colle indicazioni di: Passaggio a Livello uno prima e l'altro dopo il passaggio a livello esistente al chm. 43,8.

61-62. — Sulla provinciale Torino-Susa, due cartelli colle indicazioni di: Passaggio a Livello uno prima e l'altro dopo il passaggio a livello esistente al chm. 46,1.

63-64. AVIGLIANA. — Al bivio un cartello d'angolo colle indicazioni: Avigliana e Susa.

65. AVIGLIANA. — Allo stesso bivio un cartello coll'indicazione: Torino.

Treviso.

66-67. CORNUDA. — Sulla strada Treviso-Feltre-Belluno, prima e dopo Cornuda, due cartelli coll'indicazione: Rallentare. — Collocato per cura del sig. Italo Tajer.

68. PEDEROBBA. — Sulla strada provinciale Belluno-Treviso, a 300 metri dal ponte sul torrente Curogna, un cartello indicante: Curva pericolosa. — Collocato per cura del console di Covolo di Piave signor Di Bassecourt march. Alberto.

Verona.

69. VAGO DI LAVAGNO. — Sulla strada provinciale Verona-Vicenza, a 150 metri prima del ponte sul torrente Illasi, un cartello coll'indicazione: Rallentare. — Collocato per cura della Deputazione Provinciale di Verona.

70. VAGO DI LAVAGNO. — Sulla stessa strada, 150 metri dopo il ponte, altro cartello come il precedente. — Idem.

Nuove offerte.

Martini Bernardi Neri di Firenze	L.	20	Cartelli N.	2
Costa conte Ettore di Firenze	"	20	" "	2
Ruffinoni Cesare di Susa	"	10	" "	1
Luigi Polli di Milano	"	10	" "	1
Carlo Rossi di Rocchette Piovene	"	40	" "	2
Roberto Rossi di Rocchette Piovene	"	30	" "	2
Consolato di Rocchette Piovene	"	10	" "	1
Ing. Enrico Belimbau di Genova	"	10	" "	1
Avv. Guido Gerardi di Giaveno	"	30	" "	2
March. Ferrero Vincenzo di Palazzo d'Ormea di Torino	"	20	" "	2
Deputazione provinciale di Verona	"	200	" "	18
Municipio di Asti	"	100	" "	10
Dott. Cesare Pegna di Firenze	"	50	" "	5
Offerte precedenti	"	11205	" "	860
Totale	L.	11755	Cartelli N.	909

LE STRADE

Il ciclismo, l'automobilismo e la manutenzione delle strade.

Fra le conferenze tenutesi durante l'esposizione automobilistica di Torino, merita speciale menzione, ed è per noi del massimo interesse, quella dell'ing. M. Tedeschi (nostro egregio collaboratore) sulla manutenzione stradale. Siamo lieti di poterla riprodurre quasi integralmente, dal resoconto stenografico del signor Camillo Benevolo, socio del Touring.

« Se si prova un senso di legittimo orgoglio e di compiacimento nel girare questa mostra e nel constatare come, in breve volger d'anni, si sian fatti straordinarî progressi in materia di automobilismo, e nel vedere come l'ingegno umano sia andato man mano addestrandosi fino a perfezionare coi più delicati congegni questo strumento moderno di locomozione, d'altra parte un senso di sconforto ci assale quando si pensa che queste macchine, così belle, così lucide, così perfette, così terse e brillanti, debbono avventurarsi poi sulle nostre strade ed affrontare dei veri cuscini di polvere nell'estate; sprofondarsi, nella cattiva stagione, in pozzanghere di fango od incagliarsi nelle ormaie. E' quindi evidente che l'automobilismo non può disinteressarsi delle condizioni delle strade; ed anzi io oserei dire che esso dovrebbe portarvi attenzione altrettanto grande come nel perfezionare la costruzione dei veicoli e dei motori.

E da questo punto di vista si può ben dire che l'automobilismo ha già reso qualche servizio alla viabilità, in quanto che esso è stato, dirò così, lo svegliarino, che ha rilevato e rivelato lo stato delle cose.

Già da molto tempo si era notato e si sapeva in quali cattive condizioni fossero tenute le nostre strade; ma a questo male ci si era abituati come a male fatalmente irreparabile, nè si pensava perciò affatto a porvi rimedio alcuno.

Ma quando venne il ciclismo prima, e l'automobilismo poi, che portarono a frequentare la strada la parte più

eletta, la parte colta ed intelligente della Nazione, quando soprattutto l'automobilismo soppresse le distanze e permise di rilevare in quali tristi condizioni si trovano le nostre strade anche in confronto con quelle dell'estero, si pensò e si comprese che veramente qualche cosa si doveva e si poteva fare in materia di miglioramento stradale.

Io non ho bisogno di spender molte parole per dimostrare l'importanza enorme che ha la viabilità sopra i trasporti.

Esperienze hanno ormai assodato in termini precisi quale rapporto enorme esista fra lo sforzo di traino che è necessario sopra una strada buona, e quello sopra una strada cattiva: questo rapporto sta come uno a due e perfino come uno a tre. Il che equivale a dire che se sopra una strada buona è sufficiente, per un determinato carico, lo sforzo di un cavallo, sopra una strada cattiva ne occorreranno due o anche tre.

Ora, se si pensa quale influenza ha sul prezzo delle derrate — anche di prima necessità — il costo del trasporto, si può vedere quale enorme tributo dell' intero Paese si sia venuto pagando da tanti anni in causa del cattivo stato delle strade.

***

Quali le cause di questo fatto?

Sarebbe troppo lungo l'esporlo ora, ma in poche parole sono le seguenti:

Da noi manca anzitutto il concetto di che cosa sia una buona strada. Io, che da molti anni vado occupandomi di questa materia, ho sentito dei Sindaci, dei Deputati Provinciali affermare in buona fede che certe strade erano buone, mentre all'opposto erano pessime.

Una seconda ragione sta nel fatto che, collo svilupparsi delle ferrovie, da molti si è creduto che le strade avessero perduto la loro importanza, la loro funzione; ed anche questo concetto è completamente errato, perchè anzitutto le ferrovie hanno moltiplicato in modo straordinario i trasporti; in secondo luogo, basta riflettere un momento, per vedere che è ben raro il caso che le merci trasportate per ferrovia giungano direttamente dal luogo di produzione a quello di consumo. Queste merci faranno invece una parte più o meno lunga del tragitto per ferrovia mentre un'altra parte dovrà essere fatta, quasi sempre per necessità, sulle strade ordinarie.

Una terza causa di tale stato di cose sta negli ingegneri stessi, nel senso che l'ingegneria ha sempre molto trascurato questa parte pur così importante, ritenendola forse meno nobile, meno degna.

Una quarta causa, e forse delle più preponderanti, è la deficienza delle somme stanziate in bilancio dalle amministrazioni che devono provvedere alle strade.

Molte amministrazioni hanno infatti iniziato il servizio stradale con piccole reti che sono venute poi aumentando di ampiezza ed importanza, sia per costruzioni nuove aggiunte, sia per passaggi avvenuti da Stato a Comuni e a Provincie, o viceversa; ma a questo aumento della rete stradale non vi è stato un corrispondente aumento del bilancio relativo. Un'ultima causa ancora è la deficienza della nostra legislazione in materia.

La legislazione stradale in Italia, purtroppo, se si confronta con quella delle altre nazioni più progredite, giace in uno stato di grande inferiorità.

Da noi manca un vero e proprio codice stradale che regoli tutti i rapporti tecnici giuridici ed amministrativi delle varie categorie di strade.

Nella Commissione nominata due anni or sono, per lo studio della riforma della legge organica delle opere pubbliche, e della quale ho l'onore di far parte, venne costituita un'apposita sotto-commissione per il titolo della legge riflettente le strade, che, anzi, ha già presentato delle proposte concrete che indubbiamente porteranno buon frutto, avendo di recente il Ministro promesso di sottoporle al Parlamento.

Non bisogna però illudersi che le leggi siano sufficienti per migliorare questo stato di cose; bisogna invece far ben penetrare il concetto dell'importanza delle buone strade nella mente degli amministratori e degli amministrati.

***

Diamo uno sguardo a quanto si fa all'estero e prendiamo, per esempio, la Francia che è forse la nazione che ha le migliori strade del mondo.

Ebbene, là c'è una vera codificazione stradale, che regola questa materia a partire dalle grandi strade dipartimentali fino agli *chemins d'exploitation*, e cioè ai più umili sentieri rurali. E chi all'Esposizione di Parigi del 1900 ha visitato il grande riparto dedicato al Genio Civile, ed ai mezzi di trasporto, ha potuto rendersi conto ed ammirare l'enorme progresso che si è fatto in questo campo.

Lo stesso si dica di quello che si pratica nei varî Stati della Germania, alcuni dei quali sono veramente modello del genere, come il Würtemberg, il Lussemburgo, il Baden, e parte della Baviera.

Altrettanto si dica del Belgio e dell'Inghilterra.

Anche in America in questi ultimi tempi nella viabilità, dapprima trascurata, c'è stato un poderosissimo risveglio: si sono create apposite riviste, *clubs*, ed in alcuni Stati la meccanica stradale ha raggiunto veramente il meraviglioso.

Quasi tutto il lavoro di manutenzione si compie meccanicamente. Macchine rompono la ghiaja, la vagliano, la spandono sulla strada, potenti compressori a vapore la comprimono coll'aiuto di inaffiatrici, ed ancora macchine servono per spazzare, sfangare, raccogliere la polvere, ecc..

***

In Italia invece s'è fatto ancora assai poco. Alcune amministrazioni hanno già esperimentato, ed alcune hanno anche adottato, il sistema della cilindratura a vapore che era prima considerato, e che ancora ora da troppi si considera, come un sistema costosissimo e come cosa di lusso.

A questo, per quanto leggero risveglio, hanno senza dubbio contribuito la stampa speciale tecnica e in parte i congressi tecnici che si sono tenuti in questi ultimi anni, come, per esempio, quello ultimo degli ingegneri di Cagliari, in cui, fra altro, si è discusso intorno alla questione della larghezza dei cerchioni delle ruote in rapporto al carico dei veicoli, e la questione della cilindratura a vapore. Il congresso ha emesso dei voti che, per quanto destinati, come tutti i voti dei congressi, a rimanere platonici, tuttavia hanno richiamata l'attenzione sull'importanza di queste questioni, ed hanno cominciato a far breccia nelle amministrazioni pubbliche.

Le difficoltà economiche, che sono la scusa delle amministrazioni, sono appunto molte volte più apparenti che reali. Ed infatti, colla trascurata manutenzione, le massicciate stradali sono ora talmente disgregate che colla cilindratura a vapore si deve fare opera non solo di manutenzione, ma di ricostruzione. Ecco perchè essa appare assai costosa. Ma quando si fosse ricostruito, quando la cilindratura diventasse — come deve essere — semplice mezzo di manutenzione di buone massicciate, le amministrazioni non solo non ne avrebbero aggravio, ma ne risentirebbero in breve grande benefizio.

***

Ed ora mi preme ricordare come all'opera singola di chi ha sempre patrocinato la causa del miglioramento stradale, all'opera delle riviste tecniche che si occupano di tale argomento è venuto in questi ultimi tempi un potentissimo ausilio nel Touring che ha compreso, bisogna riconoscerlo, in tutta la sua pienezza ed entità l'importanza della manutenzione stradale, e, valendosi dei poderosi mezzi di cui dispone, ha già fatto molto e continua a fare opera sana ed energica di propaganda in favore del miglioramento stradale. — Ed il concorso indetto dal Touring nel 1900 sopra questo argomento (concorso indetto con concetti veramente pratici perchè esso specificava che il tema sulla manutenzione delle strade doveva essere svolto non soltanto in rapporto allo *sport*, ma in considerazione che la strada è fatta per tutti e deve servire per tutti) ha dato frutti veramente notevoli.

Infatti sono state premiate tre monografie veramente importanti che mostrano uno studio maturo ed una larga competenza: e le proposte in esse contenute sono state

già infatti prese in considerazione da molte amministrazioni, perchè il Touring, con larghezza inusitata, ne ha fatte stampare migliaia di copie, di cui ha fatto ampia distribuzione.

Anzi il Touring, approfittando della competenza delle persone che formavano il giurì, lo invitava a formulare un voto che riassumesse tutti i desiderati in materia di viabilità.

E l'opera del Touring, favorita dal suo direttore generale comm. Johnson ed intelligentemente guidata con tanto slancio ed operosità dal capo sezione strade Luigi Vittorio Bertarelli, sta ora esplicandosi in tutte le manifestazioni che si riferiscono alla viabilità; e con cartelli indicatori, regolamenti sui cerchioni, oltre ad apposita rubrica stradale creata nella rivista mensile, affidata (il che considero come un onore) a me.

Ora si è iniziata un'apposita inchiesta sulle condizioni delle strade.

Credo sia utile che anche da questo congresso degli automobilisti esca un voto che riassuma i voti passati e mostri quale interesse prendono gli automobilisti a questo tema.

Avrei quindi formulato questo ordine del giorno:

" Il Congresso nazionale automobilistico, riunito in Torino l'11 febbraio 1904, sentita la relazione sul tema del miglioramento delle strade, ritenuto che anche indipendentemente dallo sviluppo dell'automobilismo le cattive strade sono di grave danno all'economia generale del Paese, plaudendo all'opera iniziata dal T. C. I. di favorire con ogni mezzo il miglioramento delle condizioni della viabilità, non dal ristretto punto di vista sportivo, ma da quello generale dell'interesse di tutti i mezzi di locomozione e di trasporto, che si valgono delle strade ordinarie, lo incoraggia a proseguire nell'efficace opera intrapresa e

FA VOTI

che le pubbliche amministrazioni, facendo tesoro di precedenti deliberati e voti di congressi tecnici, dell'esperienza dei più moderni ed efficaci metodi di manutenzione già fatta nelle altre nazioni ed in alcune provincie d'Italia, ne curino l'applicazione, e, partendo dal concetto che tale servizio è uno dei più importanti nell'interesse della generalità, proporzionino in modo adeguato i mezzi finanziari all'aumentato sviluppo del traffico sulle strade ordinarie ed ai progressi dei metodi di manutenzione ".

L'ordine del giorno sovrariferito venne votato all'unanimità ».

Per un nuovo regolamento generale di polizia stradale.

Le nuove disposizioni proposte per la circolazione automobilistica.

Annunziammo come, dopo aver costituita una Commissione per lo studio della riforma del Regolamento sulla circolazione degli automobili, e per proporre una legge intesa alla creazione di pubblici servizi automobilistici su linee non servite da ferrovie o tramvie, il ministro dei LL. PP. onor. Tedesco si fosse indotto ad autorizzare la Commissione stessa a proporre una riforma del complesso regolamento di polizia stradale emanato con R. D. 10 marzo 1881, per guisa da introdurvi le disposizioni contenute nel Regolamento 13 aprile 1890 per la circolazione delle locomotive stradali, e nel regolamento 28 luglio 1901 per gli automobili.

Ora siamo in grado di indicare i capisaldi dello schema di regolamento generale, compilato dall'apposita sottocommissione (senatore Ginori, presidente; comm. Giovanni Silvestri, delegato del T. C. I.; cav. A. Massoni. presidente dell'A. C. I. in Milano; cav. G. Coltelletti di Genova, commendatore Paolucci e cav. Cappelletti, funzionari del Ministero dei LL. PP.).

Osserviamo anzitutto che, visto il proposito di conglobare in un nuovo regolamento le disposizioni (riferibili a veicoli ordinari, locomotive e automobili) « atte a guarentire la libertà di circolazione e la sicurezza del transito sulle strade pubbliche », si dovrebbe, nel regolamento stesso, comprendere le norme per la circolazione dei velocipedi, che fanno oggetto del regolamento 1897, aventi pur esse bisogno di qualche ritocco.

Il nuovo regolamento, siccome è proposto e sottoposto allo studio della commissione plenaria ministeriale la quale si aduuerà fra giorni a Roma, è diviso in 5 titoli.

Il 1° comprende le disposizioni relative alla conservazione delle strade nazionali, provinciali e comunali, e specifica in quattro capi gli atti vietati — gli atti pei quali occorre una preventiva licenza o concessione dell'autorità, e quali licenze e concessioni e da quali autorità possano essere accordate — e i doveri dei possessori dei fondi laterali alle strade e dei corsi d'acqua che le attraversano.

Il titolo 2° tratta in due capitoli delle disposizioni relative alla libertà di circolazione e alla sicurezza del transito, e dà facoltà agli enti proprietari delle strade di emanare speciali disposizioni per la larghezza dei cerchioni delle ruote, e contiene una disposizione nuova, quella che da anni è propugnata dal Touring per l'unificazione in tutto il Regno della cosidetta mano di strada, e tende a stabilire che qualsiasi veicolo dovrà tenere la propria destra, e per oltrepassare altri veicoli, dovrà portarsi sulla sinistra.

Aggiunge però che potranno le autorità comunali prescrivere che, negli abitati, si tenga la *sinistra*, apponendo all'entrata degli abitati stessi dei cartelli dalla scritta ben visibile: *tenere a sinistra* (1).

Il titolo 3° contiene le disposizioni relative ai veicoli senza guide di rotaie, e particolarmente notevole è il capitolo 1° che tratta degli automobili d'uso privato.

Dette disposizioni confermerebbero, per le vetture automobili, l'obbligo della visita e prova tecnica secondo norme da stabilirsi dal Ministero dei LL. PP.

Le visite e prove continuerebbe ad eseguirle il Genio Civile, ai cui funzionari spetterà una indennità complessiva di L. 10 per ogni vettura, oltre al rimborso delle spese per viaggi su ferrovie o strade ordinarie, che non fossero compiuti col veicolo in prova. Sarebbe ancora affidato alle Prefetture il rilascio della licenza di circolazione per la vettura.

Si prescrive che ogni automobile sia munito di due freni diversi che garantiscano un pronto arresto della vettura. Questa dev'esser munita di una tromba a forte suono per i segnali d'avviso. Ogni altro mezzo acustico di segnalamento è vietato nell'interno degli abitati, ed è permesso, solo in via sussidiaria, fuori dei medesimi.

E' prescritta per ogni automobile la targa posteriore di metallo smaltato con in *rosso* il numero della provincia e in *nero* quello della licenza di circolazione. Per gli automobili in prova, la targa è sostituita da speciale autorizzazione del Prefetto.

Ogni automobile dev'essere munito di fanali bianchi: due anteriori, uno posteriore per illuminare la targa.

Ognuno che conduca un automobile dev'esser munito di *certificato d'idoneità* che vien rilasciato dal Prefetto previo esame tecnico, pel quale all'ufficiale del Genio Civile spetterà l'indennità di L. 10 e le spese di viaggio.

---

(1) L'Auto-Club di Genova, sentita la relazione del cav. Coltelletti, circa i primi lavori della Commissione ministeriale, addivenne al seguente voto:

" Considerata la assoluta necessità, in tutta l'Italia, che i veicoli d'ogni e qualunque natura siano sottoposti ad un regolamento unico;

" considerato che per le principali norme da osservarsi da tutti devesi ascrivere l'obbligo per i veicoli di percorrere le strade italiane sempre secondo una stessa mano;

" che l'eccellente fra tutti i regolamenti sarà quello che si uniformerà alle norme vigenti nelle altre nazioni;

" che l'obbligo di percorrenza sulla destra s'impone sia perchè in uso per tutta l'Europa, sia perchè sempre più antico e più praticato che non quello affatto moderno della sinistra;

" che se alcune grandi città adottarono la percorrenza sulla sinistra, questo fatto non basta per obbligare a mutare gli usi antichi per tutto il restante del paese;

" l'Assemblea generale dei soci dell'Auto-Club d'Italia, Genova, fa voti perchè nel nuovo regolamento ogni sorta di veicoli sia strettamente obbligato, per tutta l'Italia, di tenere la mano destra;

" e delibera di promuovere, con tutte le società consorelle, un'agitazione in tale senso ".

La velocità non deve, negli abitati, superare i 12 chilometri all'ora, ma fuori potrà essere aumentata (e non è detto il limite); dovrà però essere sempre convenientemente moderata negli incroci delle vie, nelle curve ristrette, nelle forti pendenze, in caso d'ingombro od ostacoli alla circolazione, ed ogni qualvolta vi sia pericolo di accidenti a persone o ad animali, o di spavento per questi ultimi. Si fa eccezione per gli automobili destinati a servizi pubblici per soccorsi urgenti, e si fa eccezione pure per gli automobili destinati ai servizi militari, per i quali l'autorità militare provvede anche alle prove per le macchine e pei conduttori.

Il regolamento prescriverà l'immatricolazione degli automobili delle singole provincie, presso le rispettive prefetture, e il registro annoterà i passaggi di proprietà delle licenze di circolazione delle vetture.

La materia riguardante i servizi pubblici di trasporti con vetture automobili forma oggetto di uno speciale progetto di legge (1) formulato dall'altra sottocommissione (presidente l'onor. Gallini, relatore l'onor. Sinibaldi, membri l'on. Gallini, l'ing. Lattes, l'ing. Fucci e il cav. Romanchi, capo-sezione del Ministero delle Poste) ed in relazione a tale provvedimento legislativo saranno determinate le disposizioni regolamentari per gli automobili in servizio pubblico; ma intanto un Capitolo secondo assoggetta anche i motocicli e i motociclisti all'obbligo della prova tecnica (ma il relativo indennizzo agli ufficiali del Genio Civile è limitato a L. 5) e alle disposizioni dianzi accennate relative alla velocità. Prescrivonsi pei motocicli la cornetta a suono acuto, un solo fanale e piccola e posteriore targhetta d'immatricolazione.

Il Titolo 4° riflette l'accertamento delle contravvenzioni e la relativa procedura conseguenti.

E un ultimo Titolo — il 5° — contiene alcune disposizioni generali pel ricorso in via gerarchica entro 30 giorni contro le deliberazioni emanate dalle autorità competenti; e una disposizione transitoria che dà tempo 60 giorni dalla pubblicazione del proposto regolamento, ai proprietari di veicoli a motore meccanico, attualmente in circolazione, per uniformarsi alle disposizioni del regolamento stesso.

---

(1) Ecco i capisaldi del progetto:

1. — Il Governo è autorizzato a sussidiare l'esercizio di servizi pubblici di trasporti su strade ordinarie col mezzo di vetture automobili, quando servano a congiungere punti non collegati fra loro da ferrovie o da tramvie.

2. — Il sussidio sarà proporzionato alla lunghezza della linea; all'importanza del traffico, al numero e alla capacità delle vetture adibite. Non potrà eccedere le lire 400 annue al chilometro, quando si tratti di servizio completo per merci e viaggiatori e le lire 300 per i servizi limitati al trasporto di soli viaggiatori. La sovvenzione sarà concessa per anni 5 e potrà essere rinnovata.

3. — Al concessionario sarà fatto obbligo: *a)* assumere i servizi postali per un corrispettivo non superiore alla spesa media sostenuta dall'amministrazione delle poste nel decennio precedente; *b)* provvedere al trasporto di tutti i viaggiatori al prezzo di tariffa, valendosi anche di mezzi sussidiari quando manchi la capacità delle vetture automobili; *c)* aumentare, nel termine che sarà stabilito dal Ministero dei LL. PP., su proposta del Prefetto, il numero delle vetture quando l'esperienza le dimostri insufficienti ai bisogni del traffico; *d)* tenere un'esatta contabilità dell'esercizio e permettere che venga controllata dagli agenti che siano a ciò delegati dal Ministero dei LL. PP.; *e)* riportare dal Prefetto della provincia, in cui è posta la linea o la maggior parte di essa, un certificato trimestrale di soddisfacente servizio, cui è subordinato il pagamento della corrispondente rata di sussidio.

4. — Con regolamento sarà provveduto dal Governo a determinare: *a)* la forma della domanda e i documenti e progetti preventivi, ecc. che dovranno accompagnarla; *b)* le norme per la compilazione delle tariffe per le merci e viaggiatori e gli orari e loro modificazioni; *c)* i requisiti che debbono presentare le vetture ammesse a circolare al servizio del pubblico; *d)* le condizioni per accertare l'idoneità delle persone conducenti; *e)* norme per la circolazione; *f)* le penalità alle quali andranno soggetti i trasgressori.

5. — Nel bilancio per i lavori pubblici per l'esercizio 1904-905 sarà inscritto un articolo unico sotto il titolo " sovvenzioni ai servizi pubblici di trasporto mediante automobili " per la somma di L. 200 000. Tale cifra sarà, nei successivi esercizi, aumentata o diminuita, avendo presenti gli impegni che si assumeranno in virtù della presente legge.

Alpinismo sardo.

Sul Limbara.

Il socio sig. P. Nicolai ci scrive da Tempio (Sardegna):

Alcuni soci del Touring, vedendo che quest'anno la neve non voleva venire a noi, decisero d'andarla a trovare, ed organizzarono una gita che riuscì veramente splendida.

Quaranta gitanti, tra i quali le signore Frasconi e Bertula con le loro signorine si trovarono sulla cima del Limbara (m. 1362) trasportativi da quaranta cavallini sardi.

Il capotto d'*orbace* sardo si dimostrò superiore in tutto alle migliori pellicce. Si pernottò al rifugio presso la punta Giugantino, e la danza servì più che il *villacidro* a tener calde le membra, mentre di fuori sotto le stelle lucenti un freddo polare preparava le piste per l'indomani, per i pattini e per gli skys.

Ai primi albori i pattinatori e gli skiatori entrarono in azione, gli uni sul grande stagno gelato, gli altri sulla neve che aveva tutto livellato.

Contemporaneamente i cacciatori si diressero ad una vicina vallata per la caccia al cignale. Prese le poste, a forma di ferro di cavallo, una delle quali era tenuta dalla signorina Frasconi, le *chirrite* (battitori) aizzarono i cani che si slanciarono nella macchia tra il vociare ed il fischiare di quelli; un cane latra, gli altri gli fanno eco, le trombe suonano l'allarme, i fucili aprono il fuoco, i cignali tentano uscire di quella cerchia di morte ma il piombo l'arresta.

La tromba del capocaccia (socio Andrea Pintus) suona il *cessat-fuoc*; e nel campo dell'eccidio precipitano le *chirrite* e trovano sei cignaletti orrendamente addentati dai cani. Quando i cacciatori furono radunati, la gioia è al colmo. Ben cinque grossi cignali macchiavano di sangue la bianchezza della neve. Buona parte nel buon esito della caccia va attribuito alla signorina Frasconi che abbattè due buoni verri.

Dopo la prima colazione i cacciatori tentarono la caccia al mufflone, comunissimo nell'isola; ma avendo lasciata una posta aperta, dodici o quindici muffloni, scovati dietro la punta Bandiera, sfilarono come fulmini fuori della portata dei fucili.

A mezzogiorno si pranzò sulla neve; ed in mezzo ai commenti degli avvenimenti del mattino sorse a parlare il console del Touring Pietro Azara augurandosi di veder spesso ripetute quelle gite e mandando dalle alpi tempiesi un saluto ai quarantamila soci del Touring sparsi nel globo. Brindò in versi dialettali il socio G. Azzena complimentando le signorine quali edelweis della nostra neve; e poichè l'anno scorso si erano fatti sperimenti di telegrafia ottica fra il punto ove eravamo noi e la piazza della Maddalena, il discorso cadde su ciò ed il socio M. Panu tenne una vera conferenza su quel tema.

Alle 15 si partì, dato ancora uno sguardo al Gennargentu giù, giù nell'isola, alla Corsica sorella, lontano, lontano all'isola dell'Elba, agli sparsi paesucoli, alle colline, alle valli, al mare; quel mare che ci circonda e ci separa dal resto d'Italia.

Il socio Lofredo, minerologo dilettante, ci fece passare per un punto ove ci mostrò un filone di blenda, dicendoci che nella nostra Gallura trovasi un'infinità di miniere di metalli preziosi, non scavate per mancanza di capitali.

La mia Kodak aveva immortalato i diversi avvenimenti del giorno, e la curiosità d'un pastore, al quale l'avevo affidata, cancellò tutto; ma nessun avvenimento potrà cancellare dalla nostra mente la memoria della splendida gita.

Alle 22 si rientrò in paese, stanchi ma soddisfattissimi.

Propaganda alpinistica.

L'Università Popolare di Milano, allo scopo di diffondere le nozioni elementari dell'alpinismo, e promuovere fra il grande numero di giovani escursionisti, inesperti d'ogni norma igienica e disciplinare dell'alpinismo, un giusto apprezzamento del nobilissimo *sport*, indiceva, d'accordo colla sezione di Milano del Club Alpino, una serie di conferenze nell'Aula Magna del Liceo Beccaria, affidandone l'incarico al segretario della stessa sezione del Club Alpino, il ragioniere Mario Tedeschi, alpinista valente ed appassionato, quanto colto e geniale conferenziere.

Rag. Tedeschi.

Egli trattò, in sette conferenze, dell'alpinismo nelle arti e nella scienza della sua storia, dell'igiene alimentare, della tecnica e del mondo delle Alpi, illustrando spesso il suo dire con numerose e riuscite proiezioni fotografiche.

L'affluenza del pubblico a tutte le serate e la sua viva attenzione continuamente prestata, sono la prova più evidente dell'interesse che esse destarono, e della simpatia con cui venne accolta l'iniziativa del Club Alpino, costituendo nel tempo stesso, pel giovane e studioso conferenziere, la migliore delle soddisfazioni.

Nelle sue conferenze il rag. Tedeschi parlò della voluttà alta e serena dell'alpinismo; dell'origine di esso, in origine essenzialmente scientifico; dei primi e principali alpinisti e poeti della montagna; delle prime e più celebri ascensioni nelle nostre Alpi; del sorgere del Club Alpino Italiano; delle più celebri guide; dei rifugi; delle gite sociali; della tecnica alpinistica; e di cento altre cose.

Il rag. Tedeschi, pregato dai suoi colleghi della sezione di Milano del C. A. I., alla sede della Sezione stessa riassunse in una sola conferenza, colla rapida illustrazione d'un centinaio di proiezioni fotografiche, tutto il suo utile e competente lavoro di propaganda, trasportando gli uditori su per i canaloni, per i sentieri, per le pareti, per le *placche*, per le cengie, alle cime, e facendoli vagare per rocce e per ghiacciaî.

Alla fine della conferenza, che fu assai gustata ed applaudita, il presidente della Sezione, ing. Alberto Riva, con opportune e giuste parole lodò il rag. Tedeschi per la sua bella opera di propaganda, e gli presentò, a nome della direzione, una medaglia, come memoria e segno di plauso.

Non si poteva in modo migliore chiudere questa campagna letterario-alpinistica d'un conoscitore ed innamorato delle nostre bellezze alpine.

La Sezione di Milano del Club Alpino Italiano, oltre a quelle già compiute, ha fissate per quest'anno le seguenti gite: 21-22 maggio *Monte della Croce* (m. 1644): 5 giugno, ritrovo annuale ai *Roccoli Lorla* e salita al *Legnoncino* (m. 1715); 28-29-30 giugno, gita statutaria al *Rocciamelone* (m. 3537); 23-24 luglio, salita al *Pizzo Quadro* (m. 3013); 23-24-25-26 agosto, al *Colle d'Olen* (m. 2871), gita commemorativa per il primo anniversario della morte dei compianti alpinisti Giacomo Casati e Antonio Facetti; 9-10-11-12 settembre, *Adamello* (m. 3554), salita dal versante bresciano e discesa dal versante trentino; 8-9 ottobre, *Monte S. Primo* (m. 1685).

La Società Escursionisti Milanesi, oltre alle gite già compiute, ha fissate per quest'anno le seguenti: 8 maggio, *Campanone della Brianza*, ove avrà luogo la festa degli alberi ed il congresso annuale della Federazione Prealpina; 21-23 maggio, *Monte Spluga* (m. 2845); 12-13 giugno, *Monte Camoghè* (m. 2226); 16-17 luglio, *Monte Lema* (m. 1621); 13-16 agosto, gita popolare ai ghiacciai del Disgrazia, ed ascensione alla vetta del *Disgrazia* (m. 3678); 18-20 settembre, partecipazione alla gita indetta dalla Federazione Prealpina al Lago di Garda, Riva di Trento, Valle di Ledro, per finire colla visita all'esposizione di Brescia; 15-16 ottobre, *Grotte di Vall'Imagna*. Altre gite sono fissate per il novembre e dicembre.

Preghiamo tutti i soci a volerci dare gli indirizzi di amici cui si possono utilmente mandare numeri di saggio delle nostre pubblicazioni.

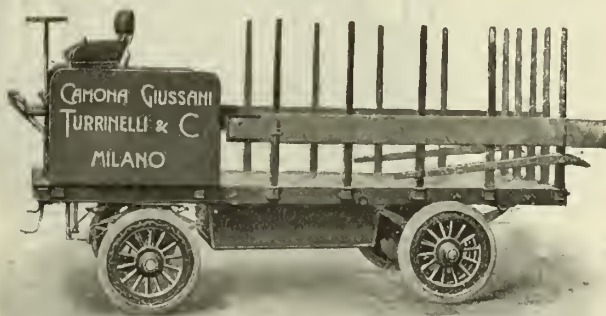
AUTOMOBILI

Le nuove vetture elettriche "Ausonia,,

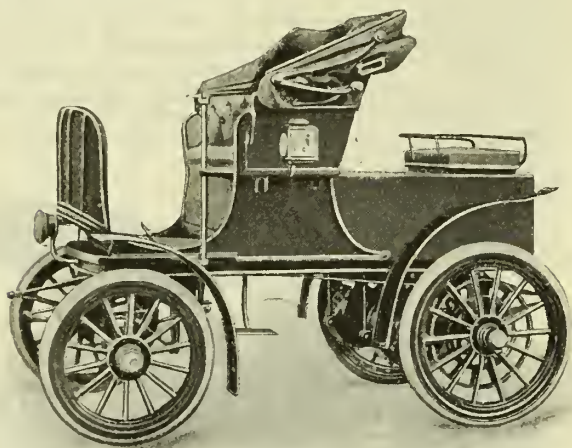
L'applicazione dell'elettricità all'automobilismo va d'anno in anno aumentando con risultati sempre più lusinghieri e pratici e il parlarne perciò diffusamente ai nostri consoci è del massimo interesse tanto più che anche in ciò il nostro paese può gareggiare coll'estero per bontà di prodotti.

Le officine di Sesto San Giovanni della ditta Camona Giussani Turrinelli e C., hanno recentemente costruito tutta una serie di vetture elettriche leggiere e specialissime che sono certamente destinate a far entrare anche in Italia, come già entrarono in America, le vetture elettriche nel dominio della pratica comune.

Doppio Phaeton.

La maggiore delle difficoltà da superare nella costruzione delle vetture elettriche è sempre stata rappresentata dalla necessità assoluta di dover munire le vetture di una pesante dotazione di accumulatori elettrici. Una tale dotazione richiedeva che si dovessero costruire dei *chassis* estremamente robusti, di considerevoli dimensioni e perciò pesanti essi stessi, perchè potessero sopportare il peso e l'ingombro degli accumulatori.

Furgone "Ausonia,,.

Gli studî felicemente ultimati colla pratica di un paio d'anni coll'esercizio pubblico di vetture elettriche nella città di Milano, hanno condotto alla invenzione di un nuovo tipo di accumulatore *Fulgor* estremamente leggero, poco ingombrante e che assai facilmente si adatta ai maltrattamenti che necessariamente deve subire quando viene applicato a scopo di trazione. Tali maltrattamenti si riassumono nelle forti scosse e nelle scariche molte volte violenti, quando si tratta di muovere veicoli di grande portata e di percorrere strade estremamente accidentate. L'adozione

dell'accumulatore *Fulgor* — che è altrettanto leggero quanto l'accumulatore *Edison* ma molto meno costoso — ha resa possibile la costruzione di *chassis* in tubo di acciaio combinato, a uniforme resistenza, estremamente leggeri e estremamente solidi. Per questo fatto tutti i varî tipi di vetture elettriche *Ausonia*, dei quali presentiamo qualche fotografia ai nostri lettori, hanno per essenziale caratteristica, al confronto dei tipi fin qui conosciuti, il poco ingombro e la grande leggerezza.

Phaeton.

Così il *Double phaeton* (il quale può essere costruito anche senza la cassa di accumulatori sotto il telaio) munito di questa cassa può percorrere oltre 150 chm. senza ricarica a una velocità media di 25 chm. all'ora. Sopprimendo invece la batteria di accumulatori che è situata sotto il telaio, ed accontentandosi delle due batterie dissimulate sotto i sedili, esso può percorrere 100 chm. circa e superare anche salite del 13 %.

Omnibus.

Il furgone *Ausonia* con una batteria di 600 chg. può trasportare 5 tonnellate per 40 chm.

L'*Omnibus* è capace di 12 persone e di 200 chg. di bagaglio e può percorrere agevolmente, a 20 chm. all'ora, circa 50 chm.

Il *Phaeton* può percorrere circa 120 chm. senza bisogno di ricarica e può raggiungere una velocità di 30 chm. all'ora e superare pendenze del 13 %.

Specialmente adatto per servizî pubblici in stazioni climatiche o balneari è il tipo, capace di 12 persone, e che può raggiungere la velocità di 20 chm. all'ora, superando anche pendenze superiori al 12 %.

L'ultimo modello creato dalle Officine di Sesto S. Giovanni è il *Brougham* e *Vittoria* a cassa ricambiabile.

Il telaio di questa vettura è interamente costrutto con tubi di acciaio, leggerissimi e di straordinaria solidità abilmente dissimulati dalle elegantissime linee della carrozzeria. Esso forma un'unica parte coi motori, colle sale, colle ruote e cogli organi di comando della direzione, così che tutto il *truck* automobile è affatto indipendente dalla carrozzeria, che forma parte a sè e che è rapidamente smontabile.

Mediante uu tale dispositivo, si è raggiunto lo scopo di rendere estremamente facile e semplice il sollecito ricambio della cassa da *Brougham* con quella elegantissima della *Victoria*.

La sostituzione può essere fatta in pochi minuti.

L'interno del *coupé* è comodissimo. Il sedilino più piccolo, posto a ridosso del serpe, può essere abbassato in modo da lasciare un più comodo spazio quando non sia necessario che nel *Brougham* debbano prender posto quattro persone.

Ogni finitezza ed ogni raffinatezza di comodità e di *comfort* sono state convenientemente studiate. Così venne disposto perchè il *coupé* possa essere illuminato la sera,

perchè durante l'inverno vi si possa adattare un elegante e comodo scaldapiedi elettrico. E' stato adattato un piccolo spazio pel porta ombrelle e porta bastoni, un altro piccolo spazio per la toilette, per l'orologio, un bottoncino per le segnalazioni elettriche al manovratore, ecc.

Questi ha a sua disposizione cinque velocità graduali di marcia in avanti, e due per la marcia indietro, freni elettrici e freni meccanici, graduali ed istantanei, manovrabili colla semplice pressione del piede. Di fianco al manovratore c'è posto per il *groom*.

Il primo tipo della *Victoria* e *coupé Ausonia* venne costruito per commissione del nostro socio marchese Fazio Dal Pozzo e da qualche mese si fa ammirare per le vie di Milano.

Una specialità notevolissima delle vetture elettriche *Ausonia* è costituita dal sistema di direzione puramente meccanico, elastico, pronto, semi-reservibile, il quale permette di manovrare il veicolo con tutta rapidità e con sicurezza assoluta anche nelle vie più frequentate delle grandi città e nelle più difficili condizioni di transito.

Con una sola carica completa della batteria di accumulatori *Fulgor* si possono percorrere oltre 50 chm.

Lo scopo che le Officine di Sesto S. Giovanni si sono proposte col creare il nuovo tipo di vetture elettriche *Ausonia*, è soprattutto quello di costruire veicoli nei quali le spese di manutenzione e di consumo di energia fossero minime, così ogni punto in cui si esercitino degli attriti (assi delle ruote, organi di comando della velocità e dei freni, ecc.) è munito di speciali giuochi a biglie o a rulli e di giunti in ginocchiera tutti perfettamente registrabili.

In essi il consumo è lentissimo ed anche quando tali giuochi vengono ad essere consumati, basta indicare alla

casa costruttrice il numero inciso su ogni pezzo perchè ne sia fatto immediatamente l'invio ed il ricambio possa effettuarsi in meno di mezz'ora per qualunque pezzo. La trasmissione del moto dal motore delle ruote motrici è fatta per mezzo di una semplice coppia di ingranaggi. In questa coppia il pignone è smontabile in pochi minuti e

Victoria.

l'ingranaggio calettato sull'asse delle ruote motrici ha la sua corona interamente ricambiabile, cosicchè quando i denti di essa dovessero consumarsi, in meno di mezz'ora l'ingranaggio può essere rimesso a nuovo.

Tutto l'equipaggiamento elettrico è fissato su di un telaio in legno e in modo che nessun punto della condottura elettrica possa venire in contatto col *truck*. La carrozzeria forma parte a sè. Un tale dispositivo, che rende indipendenti le tre parti essenziali di ogni veicolo, permette la loro sostituzione con facilità estrema e con economia fin qui non raggiunta in nessun tipo di automobili.

Ad ovviare del resto ogni preoccupazione per i proprietari di vetture elettriche in Milano, le officine di Sesto S. Giovanni hanno aperto un'apposita succursale in Milano ed assumono a *forfait* l'esercizio delle vetture per conto

Brougham.

dei privati, provvedendo il manovratore, l'energia, gli accumulatori, le gomme, e quant'altro può occorrere.

Durante la notte nella nuova succursale viene effettuata la carica di tutte le vetture che al mattino per tempo vengono condotte a domicilio dei rispettivi proprietari; essi così non hanno alcuna noia nè spese superiori alla quota convenientemente preventivata. Con tale forma modernissima di garanzia, la Ditta costruttice riescirà indubbiamente a popolarizzare l'uso della vettura automobile elettrica nella pratica quotidiana. E' intendimento degli amministratori della Camona, Turrinelli e C. di estendere anche il servizio pubblico delle vetture elettriche nella città di Milano. Ma un grave ostacolo si oppone, ed è questo:

Nelle esperienze fatte fin qui, essi hanno dovuto convincersi che il servizio pubblico non può essere convenientemente attuato, sia conservando l'attuale eccessiva tariffa di L. 4 all'ora, sia riducendo la tariffa a un diverso compenso orario.

Non è il compenso orario la base sulla quale può essere esercitato un pubblico servizio, ma è il compenso chilometrico.

Sarebbe perciò inteudimento degli amministratori delle Officine di Sesto San Giovanni di applicare alle vetture elettriche uno speciale contatore, il quale indicasse al passeggero per ogni singola corsa la quota da pagarsi e la quota sarebbe proporzionale al percorso. Così il percorso di un paio di chilometri verrebbe ad essere pagato, per esempio, mezza lira, il percorso di sei chilometri verrebbe ad essere pagato una lira e mezza. In tal modo, oltre ad un necessario controllo sul percorso delle vetture — allo scopo di poter esercitare una buona manutenzione degli accumulatori e di ogni organo meccanico lavorante — si avrebbe un compenso proporzionale alla spesa di esercizio. Base questa che tornerebbe di assai notevole vantaggio anche per il pubblico.

Pende presso la Giunta Municipale di Milano una domanda in proposito all'adozione di una tale tariffa.

La Ditta costruttrice di queste vetture si propone inoltre di concorrere fra breve anche all'attuazione di pubblici servizi; quanto prima, anzi, d'accordo colla nuova Società ing. Frigerio e C., verranno messe in esercizio alle Terme di Montecatini due vetture elettriche della portata di venti persone.

Tali vetture saranno azionate a mezzo di *trolley* e di filo aereo in applicazione di un brevetto posseduto dalla Società Frigerio e C.

Così anche in Italia, come in America, dopo una lunga serie di studî, l'automobilismo elettrico promette di diventare il vero automobilismo della pratica.

La carovana dell'Automobile Club Italiano a Roma.

I soci dell'Automobile Club Italiano di Milano hanno fatto lo scorso mese una gita automobilistica in carovana a Roma per consegnare una pergamena e il distintivo del Club al Re, presidente onorario del Club.

Hanno partecipato alla gita i seguenti 10 automobili: Fraschini Isotta di 24 HP del cav. Augusto Massoni, che era accompagnato dai signori Madini e Gutierrez; Isotta e Fraschini di 16 HP del signor Paolo Meda accompagnato dai signori avvocati Vezzoli e Basevi; Warburt-Eisenach di 20 HP del signor Enrico Maggioni accompagnato dai signori Giulio Murer, Edgardo Longoni e ingegnere Invernizzi; Fiat di 24 HP del signor Riva accompagnato dal sig. Sala; Isotta Fraschini di 16 HP del sig. Vincenzo Fraschini; Bianchi di 10 HP del sig. Oreste Scandola accompagnato dal sig. Comerio; Figini di 12 HP del signor Gustavo Modiano accompagnato dalla sua signora; Darracq di 15 HP del sig. Vehrheim accompagnato dal cav. Leone Beaux. A Piacenza si aggiunse alla carovana il marchese Stanga con una Decauville di 16 HP: a Firenze l'ing. Bossi con una Fiat di 16 HP accompagnato dai signori Mayer e Bertarelli.

Il percorso Milano-Roma fu fatto in tre tappe come segue:

Lunedì 11 aprile	Milano-Piacenza-Modena-Firenze	chm.	305
Martedì 12 »	Firenze-Arezzo-Perugia-Terni	»	266
Mercol. 13 »	Terni-Roma	»	91

in totale 662 chilometri circa percorrendo strade buone, attraverso regioni ricche di panorami incantevoli, le cui popolazioni hanno gareggiato in cortesia per festeggiare i gitanti.

A Firenze e a Terni in particolare modo gli automobilisti si ebbero accoglienze più che ospitali da parte del Club Automobilisti d'Italia e di Comitati sorti espressamente.

Prima di Roma, nella località detta Ponte Molle, il Re si compiacque, in automobile, andare incontro ai gitanti

e alla loro testa entrare in Roma, attraverso ad una vera folla di popolo accorsa ad assistere allo sfilamento di questo corteo di nuovo genere.

Il Re volle inoltre ricevere in udienza privata tutti gli automobilisti intrattenendosi con loro per più di mezz'ora parlando di automobilismo tecnico, sportivo e militare, di servizi pubblici, ecc. Il cav. Massoni, presidente del Club, gli presentò il distintivo del Club ed una pergamena con una dedica, dettata da Giuseppe Giacosa.

Facevano gli onori di casa l'ammiraglio De Libero e il maggiore Capei, aiutanti di campo del Re.

La carovana si è sciolta a Roma e gli automobilisti in parte sono proseguiti per Napoli, dove hanno imbarcato le vetture per Genova e in parte sono ritornati a Milano per la strada di Civitavecchia, Siena, Firenze, Genova.

Il concorso di turismo automobilistico francese in Italia, promosso dal sig. Paul Meyan, direttore della *France Automobile*, raccolse in partenza il 19 aprile, a Nizza, undici vetture; ma la carovana trovò tempo orribile e strade impervie, così che a Torino si trovò ridotta a cinque vetture, e, per una collisione accaduta presso Cremona, a quattro che limitarono la gita a Firenze, anzichè a Roma. Dappertutto però la brillante comitiva, della quale facevano parte due signore, trovò simpaticissime accoglienze da parte delle rappresentanze automobilistiche e del Touring, i cui Consolati corrisposero premurosamente agli offici della Direzione perchè gli ospiti avessero a riportare del nostro Paese e del Touring Italiano la migliore impressione. E questa fu ripetutamente espressa da essi e segnatamente dal sig. Meyan, allorquando egli ebbe la visita del direttore generale del T. C. I. comm. Johnson, e la restituì alla sede del T.

MOTOCICLISMO

Circuito di praticità per motociclette

promosso dal T. C. I. sul percorso

Torino-Pinerolo-Fenestrelle-Colle Sestrières-Oulx-Susa-Torino.

La data di questa prova è stata fissata per il 19 giugno prossimo. Per le norme che regoleranno questa interessantissima gita richiamiamo il numero di questa *Rivista* del dicembre scorso a pag. 418.

I soci del T., con semplice richiesta all'Amministrazione del Sodalizio, riceveranno, insieme ad una nuova copia del Regolamento, anche il modulo della domanda d'iscrizione, che dovrà poi essere spedita al capo console di Torino cav. A. Rostain (via Pisa, 5).

Nel numero di giugno della *Rivista* saranno anche spiegate le modalità per la chiusura e timbratura dei serbatoi di benzina, indicati i siti di controllo e di traguardo, di rifornimento, ecc.

Contemporaneamente a questa prova di praticità avrà luogo il preannunciato concorso di fanali ed apparecchi di illuminazione. Le norme che regoleranno questo concorso sono più sotto trascritte. Copia di queste norme e relativa scheda d'iscrizione al concorso, saranno pure spedite ai soci richiedenti insieme alla copia del Regolamento per la prova di motociclette.

Regolamento per il concorso di lanterne ed apparecchi di illuminazione per motociclette o biciclette promosso dal T. C. I. (19 giugno 1904).

1° In occasione della prova di praticità per motociclette che avrà luogo il 19 giugno pross. sul percorso Torino-Pinerolo-Colle Sestrières-Oulx-Susa-Torino, il T.C.I. indice un concorso di fanali e lanterne per uso di motociclette e biciclette.

2° Dalla Direzione generale del T. C. I. sarà nominata una Commissione tecnica che giudicherà inappellabilmente dei risultati del concorso.

3° Chi intende prendere parte al concorso dovrà farne domanda per iscritto su apposito modulo a stampa, che sarà a suo tempo inviato a richiesta, e farla pervenire entro il 15 giugno al capo console di Torino, signor cav. Alfredo Rostain (via Pisa, 5).

4° Le lanterne devono essere ad acetilene. Tutte le lanterne concorrenti dovranno essere rimesse e consegnate alla Sede del Club Automobilisti d'Italia (Palazzina del Valentino) entro il 17 giugno e tutte accompagnate delle maggiori e più precise indicazioni sulla loro costruzione, il modo di funzionamento, prezzo di catalogo, ecc., e dovranno far parte e corrispondere esattamente ai tipi di catalogo delle Ditte costruttrici.

5° Le prove del concorso si svolgeranno nel seguente modo:

a) La mattina del 19 giugno, due ore prima che avvenga la partenza delle motociclette per il circuito suindicato, le lanterne od apparecchi saranno dai rispettivi concorrenti (o loro incaricati) caricati, quindi ermeticamente chiusi e dalla Giuria piombati in modo da renderne inaccessibile l'apertura e l'introduzione di materiale alimentatore; quindi gli apparecchi saranno lasciati accesi *per un'ora*.

b) Spento, ogni fanale sarà applicato ad una delle motociclette che prenderà parte alla prova di praticità. Previo accordo, il concorrente dichiarerà nella domanda a quale delle motociclette partecipante al circuito Colle Sestrières intende sia applicata la propria lanterna od apparecchio.

c) Nel ritorno, al controllo di Susa, le lanterne saranno riaccese e dovranno i partecipanti al concorso permettere che speciali controllori, scaglionati lungo il percorso Susa-Torino, possano constatare il buon funzionamento di ogni apparecchio. A Torino le lanterne dovranno arrivare accese.

d) Appena giunti i concorrenti nel *garage* all'uopo destinato, saranno dalla Giuria ritirate le lanterne, ed alle ore 21 della sera istessa riaccese senza essere state nè ricaricate, nè in alcun modo rifornite di carburanti.

La durata della illuminazione risultante sarà cronometrata e del periodo di questa, della intensità e fissità della luce stabilita al fotometro, della facilità di ricaricare l'apparecchio e del suo peso verrà dalla Commissione giudicatrice tenuto calcolo per l'assegnamento dei premi.

e) Questi premi sono fin d'ora così fissati:

1° Premio: medaglia d'oro di primo grado;
2° » » » di secondo grado;
3° » » d'argento.

A criterio della Giuria le medaglie d'argento potranno essere aumentate.

Dei fanali ed apparecchi premiati sarà fatta accurata descrizione nella *Rivista*.

f) Sarà severamente proibito di tentare di aprire lanterne od apparecchi per rifornirli durante il tragitto, sotto pena di squalifica. La Commissione giudicatrice prenderà tutte quelle misure preventive che riterrà più convenienti per evitare le irregolarità suddette.

g) Saranno esclusi dalla prova definitiva (quella di cui al paragrafo *d)* gli apparecchi e lanterne che arrivassero in non perfetto stato o che presentassero alla chiusura o piombatura tracce di alterazioni, anche se queste alterazioni derivassero da accidentali cadute od urti.

La tassa d'iscrizione per ogni fanale presentato al concorso sarà di lire *dieci*. L'importo delle iscrizioni sarà destinato all'impianto di cartelli indicatori.

Onorificenza

meritata è quella conferita su proposta del ministro dei LL. PP. al rag. G. Nino Caimi, direttore della *Stampa Sportiva* di Torino e propugnatore e organizzatore efficace colà di riuscite mostre industriali-sportive, e di altre feconde manifestazioni dello *Sport*.

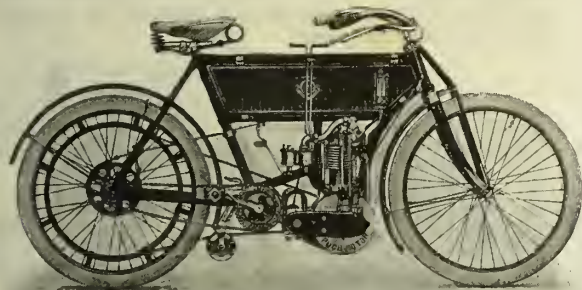
Congratulazioni al neo-cavaliere della Corona d'Italia.

MOTOCICLETTE

La motocicletta Puch.

Questa macchina, della casa Puch di Graz, è indubbiamente una delle migliori che si trovino ora in commercio, e si distingue dalle molte altre per alcune particolarità che crediamo degne di nota.

Anzitutto la forma del telajo, e specialmente l'attacco razionale del motore, indicano nel fabbricante di questa macchina un sano indirizzo pratico, diretto allo scopo di fare entrare in questi veicoli, che molti credono gingilli, un poco di tecnica e di meccanica veramente razionale.

Il motore verticale ha la culatta divisa dal cilindro e fissata a questo mediante delle chiavarde. Questa Casa si è evidentemente preoccupata del fatto che nell'alesare i cilindri a culatta unita, può alle volte il mandrino lavorare eccentrico, il che ha per risultato di dare dei cilindri... *conici!* Le macchine moderne veramente permettono la massima perfezione, tuttavia, per attenersi completamente al sicuro, la casa Puch lavora i suoi cilindri al tornio, e li congiunge poi alla culatta con apposite guarnizioni e viti

Il carburatore è Longuemare.

Abbiamo già molte volte accennato alla perfezione di questo apparecchio per dovere oggi insistervi ancora.

L'accensione avviene per mezzo di un magneto rotativo, mosso, come si vede dalla figura, per mezzo di una catena. Questo magneto possiede il dispositivo di anticipo dell'accensione.

La trasmissione della forza del motore è fatta con una cinghia piatta di 30 millimetri in media di larghezza. Altra particolarità di questa motocicletta, è il tendicinghia costituito da una puleggina a gola spostabile in un arco di cerchio.

Le motociclette di questa Casa sono di tre tipi, a seconda della forza del motore, che può essere di 2 HP, oppure 2 e mezzo, oppure 3 HP; e pure a seconda di questi diversi tipi varia il peso della macchina da 54 a 60 chg.

La lubrificazione è data da una pompa fissata al grande recipiente inquadrato nel telajo, che contiene, oltre all'olio, la benzina per un percorso di circa 200 chm.

Queste macchine, da poco introdotte in Italia, hanno incontrato già il favore di buon numero di motociclisti.

Indirizzo: Joh Puch. Graz, rappresentato in Italia da Carlo Torresini di Padova.

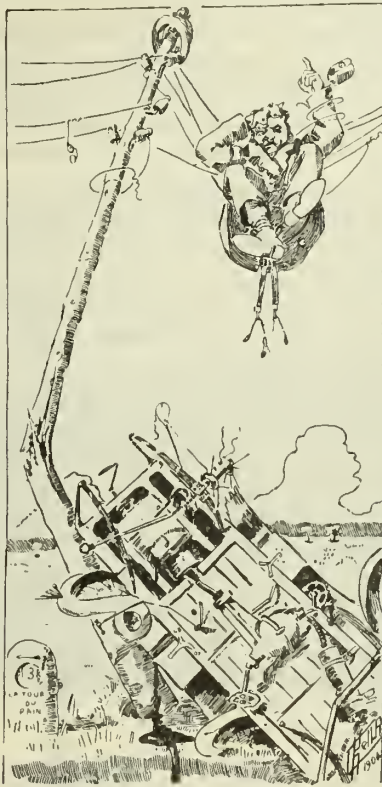
I motocicli vanno considerati come velocipedi o come automobili?

Giova richiamare succintamente i precedenti della questione e chiarire la fase a cui questa è giunta.

Il Ministero dei Lavori Pubblici nel gennaio 1902 emanò una circolare che escludeva i motocicli dalle discipline per la circolazione degli automobili; ma un'istruzione ministeriale dell'anno appresso intendeva ad assoggettare i motocicli al regolamento automobilistico 29 luglio 1901, n. 416, pur lasciando che si applicasse loro la tassa velocipedistica di L. 20.

La Direzione del T. mosse ricorso contro le relative ordinanze prefettizie, e il Ministero ordinò che pel momento si sospendesse l'applicazione di quelle ordinanze. Frattanto il Consiglio di Stato diede parere che i motocicli avessero a considerarsi automobili così nei riguardi della tassa (inesistente?) come della circolazione. Ma della questione si va pure occupando la Commissione nominata dal ministro onor. Tedesco per la riforma del Regolamento sulle strade ordinarie, ed in attesa di questa riforma, i motocicli continuano ad esser considerati quali velocipedi, e i motociclisti perciò non sono ancora soggetti ad esami tecnici, ma rimane l'obbligo della targhetta fiscale di L. 20.

Così si pratica dalla Prefettura di Milano, la quale anzi ha restituito i depositi che molti motociclisti avevano unito alle già presentate istanze di esame e licenza, ed ha dato disposizioni perchè non vengano elevate contravvenzioni per tal titolo.

La Prefettura di Brescia aveva disposto altrimenti: ma in seguito a pratiche premurose del Consolato locale del T., sospese la relativa ordinanza e domandò istruzioni al ministero, che è sperabile pervengano sollecite ed uniformi per tutte le Provincie e non diverse da quelle logicamente adottate a Milano.

La nota umoristica.

(Dal *Paris sportif illustré*. Disegno di Kell'R).

Molto progresso ma... non troppo!

Il chauffeur. — Io sono indubbiamente un uomo di progresso eppure, credetemi, non sono partigiano del telegrafo senza fili!

CICLISMO

La bicicletta nel 1904.

Mentre la meccanica del motociclismo attraversa un periodo di lavoro febbrile, che rimarrà storico, per la rapidità di produzione, le innovazioni continue, e soprattutto il suo immenso sviluppo, la bicicletta, questa buona e semplice amica del turista, nella sicurezza di sapersi ormai arrivata, prosegue tranquilla la sua strada trionfale.

La statistica, nella sua rigida attestazione dei fatti, lo dimostra pienamente. C'erano in Italia 173 359 ciclisti nello scorso anno, ed oggi se ne contano 199 301. Vale a dire: 25 942 ciclisti di più!

Questo dinota due cose di grande importanza: la prima che la motocicletta, lungi dall'essere una rivale della bicicletta, è invece una sua ottima ausiliaria; anzi diremo di più: la motocicletta dà incremento alla bicicletta, giacchè è ben raro il caso che da semplice pedone si diventi motociclista: novantanove volte su cento v'è di mezzo il ciclismo

La seconda, che per quanto il progresso ed il perfezionamento dei motori possano svilupparsi, questi non arriveranno mai ad uccidere la bicicletta.

Sono troppo diversi gli scopi e di indole troppo svariata i servigi che queste due macchine rendono all'umanità, perchè l'una possa mai nuocere allo sviluppo dell'altra.

Ma ci si domanda: dal momento che la bicicletta seguita a svilupparsi e in numero maggiore della motocicletta, perchè oggi ci si occupa così attivamente di questa in confronto di quella?

La risposta è facile a darsi.

La bicicletta, e siamo assai lieti di poterlo constatare, ha oggi raggiunto un tal grado di perfezione in tutte le sue parti, che i cambiamenti apportati dalle diverse fabbriche al piccolo cavallo di acciaio sono in generale rivolti più a creare delle eccentriche novità di tipi e di forme, che dei propri e veri perfezionamenti, salvo migliorìe alle parti delle macchine.

Mentre quindi la bicicletta dal lato turistico offre un campo sempre maggiore di attività; dal lato tecnico, viceversa, dà sempre minore appiglio ad osservazioni e descrizioni utili e nuove.

A conforto di quanto esponiamo, se si getta lo sguardo su quanto di nuovo è apparso nelle ultime più importanti esposizioni, in fatto di biciclette, si apprezza subito che le *vere* novità sono ben poche.

Mentre nella forma generale della macchina le innovazioni sono assolutamente nulle, tutto lo studio si è rivolto alla semplificazione del lavoro; e questo è anche dimostrato dal fatto, che generalmente il prezzo delle biciclette va sempre più diminuendo; il che prova nello stesso tempo il rapido accrescersi della produzione per una maggiore adozione di questo mezzo di trasporto.

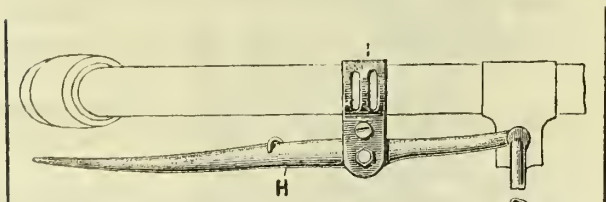



Fig. 1.

Se si nota che la bicicletta, nel maggior numero dei casi, serve ora più per le piccole distanze che non pei lunghi viaggi nei quali il vantaggio della motocicletta è palese; ci si rende subito ragione del perchè il ciclista possa sentirsi ugualmente servito da una macchina di prezzo discreto come da una di gran lusso; e quindi la bicicletta, diremo così *popolare*, sia in grande prevalenza.

Questo per quanto riguarda la macchina in generale.

Quanto ai dettagli, le sole parti che presentano qualche novità sono *i freni* ed i *mozzi a scatto libero* e *freno*, oppure a *scatto libero* e *cambio di velocità*.

Nei freni, la grande tendenza che si è rimarcata anche nelle recentissime Esposizioni di Stanley e National, sta nell'abolizione dei cavi flessibili che vengono surrogati da tiranti in acciaio sottilissimi ed apposite leve di rimando. Resta poi naturalmente stabilito che i freni non si fanno ormai più altro che al cerchio delle ruote e qualche rara volta a nastro sui mozzi.

La figura qui sopra, rappresenta un tipo di freno anteriore completamente mosso da leve. I patini *D* sono fissati alle estremità delle leve *B* che oscillano attorno agli assi *A* fissati alla forcella. Il comando è un comando ordinario eseguito per mezzo della leva *H*, senza arresto. Sullo stesso principio sono basati e svolti i meccanismi di molti altri tipi di freni sia anteriori che posteriori.

I mozzi a ruota libera e freno.

Altro argomento, questo pure di studio tra i costruttori. Si tratta di un meccanismo assai delicato ed in generale gran parte di questi mozzi mostravano l'inconveniente che, se funzionava bene lo scatto libero, non si poteva dire altrettanto del freno o viceversa.

Di qui un maggior studio per perfezionare questo organo essenziale della bicicletta.

Diamo ora la descrizione e la figura in sezione di un mozzo a ruota libera e freno che ci sembra assai bene inteso dal lato tecnico.

Le tre fasi si svolgono così:

a) Pedalando. Il pignone girando in avanti trascina con sè la calotta mobile (6) che fa corpo colla vite di attacco (2). Il passo di questa vite forza il manicotto scorrevole (1) a muoversi verso destra ed a bloccarsi nella parte conica interna della calotta (7). Questa calotta, essendo fissata e solidale col corpo del mozzo, lo trascina con sè, quindi fa girare la ruota in avanti.

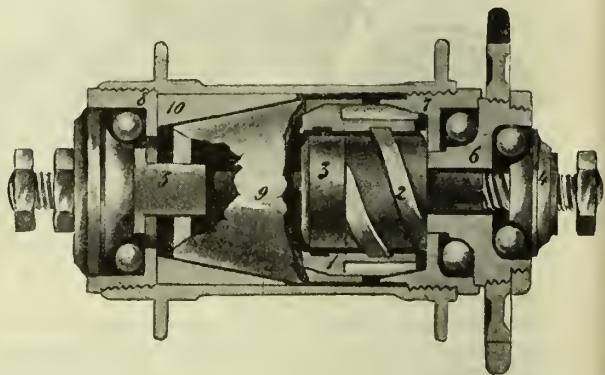



Fig. 2.

b) A ruota libera. Cessando di pedalare si obbliga il manicotto scorrevole (1) che è attaccato alla parte conica della calotta (7) a spostarsi verso la sinistra. Il corpo del mozzo resta dunque folle e dà quindi una ruota libera completamente.

c) Frenando. Col pedalare all'indietro la vite di attacco (2) spinge il manicotto scorrevole (1) a entrare nel cono del freno (9) il quale viene così a far pressione contro il disco di arresto (10) fissato al corpo del mozzo. Si può dunque frenare dolcemente o bruscamente, a seconda della pressione del piede sul pedale. Cessando questa pressione, il disco di arresto ed il cono del freno si distaccano automaticamente e si torna alla ruota libera.

Mozzi a cambiamento di velocità.

La tendenza ormai generale è per il cambiamento di due sole velocità, come il più adatto, meno soggetto ad inconvenienti, e quello cui il turista si abitua più facilmente. Già in un numero scorso della nostra *Rivista* accennammo agli *acrobatismi di meccanica* mal riusciti per avere dei cambiamenti di tre e persino quattro velocità, dei quali non si è mai saputo se fosse maggiore l'inutilità o la complicazione!

I costruttori di buon senso li hanno giustamente abbandonati.

La figura che presentiamo di un cambiamento di due velocità, dimostra evidentemente il modo di funzionare di questo geniale meccanismo. Sono quattro ingranaggini satelliti sempre in presa con un ingranaggio centrale sull'asse del mozzo (fig. 3).

Il cambiamento si ottiene spostando per mezzo di una funicella metallica *A* un secondo ingranaggio interno che

va così a vicenda in presa o no. La seconda velocità funziona anche a ruota libera. Data quindi la grande semplicità di questo meccanismo, nulla preoccupa il turista, che viceversa può così valersi del grande vantaggio di una moltiplica istantaneamente ridotta per le salite.

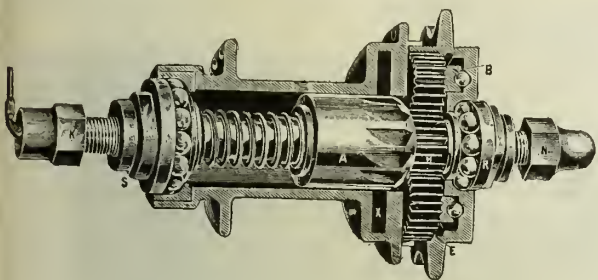



Fig. 3.

La manovra di cambiamento di velocità è semplicissima; basta spostare la piccola leva del supporto qui rappresentato dalla posizione A alla posizione B per avere la prima oppure la seconda velocità.

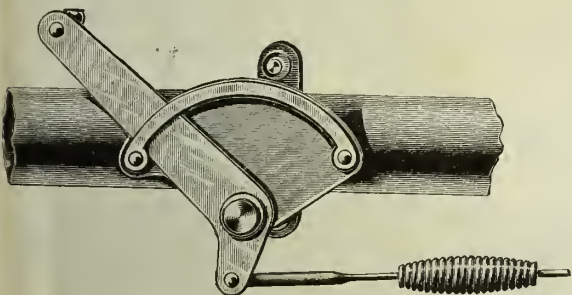



Fig. 4.

Ecco i soli punti attorno ai quali si è seriamente lavorato quest'anno per la bicicletta. Sono pochi non è vero? Non ci resta che congratularci con questa esile macchina meravigliosa che dimostra così di essere ormai arrivata a un punto tale di perfezione che poco o nulla resta più a fare per completarla.

NOTA. La figura ed i *clichés* del cambiamento di velocità e della leva di manovra ci vennero gentilmente favoriti dalla spettabile Casa Edoardo Bianchi di Milano.

La bicicletta e la geologia.

Fu chiesto nella *Rivista:* « Andando in bicicletta, si vede, o non si vede? »

Rispondo:

« Sì, quando si guarda; quando invece di divorare insanamente chilometri di strada polverosa, si scelgono bene le gite, e si fanno senza il preconcetto di voler battere il record qualsiasi ». E che si vegga e bene io lo so per prova, e con me amici e studenti miei.

L'Umbria mirabile è pur troppo, anche per la sua morfologia, assai maltrattata dal punto di vista delle comunicazioni; andare a Marsciano, Umbertide, Gubbio, Todi, e cento ed altre di queste dimenticate e dormenti cittadine umbre, circonfuse da tanta gloria artistica, è spesso un affare di stato per chi non vada in bicicletta! Ma dove questa si è dimostrata di utilità incalcolabile è stato nella gita d'istruzione geologica, che, insieme al prof. Marchi e al suo assistente dott. Bortolotti, console del T., ho fatto cogli studenti di questo R. Istituto superiore d'agricoltura. Premetto intanto che la bicicletta è un ausiliario ottimo al geologo, che con essa può recarsi rapidamente dalla sua residenza al luogo di studio e tornarsene a lavoro terminato, dopo le sue escursioni pedestri.

La gita d'istruzione che feci era, del resto, ciclo-alpina, dacchè dovevamo anche salire il Vettore, il bellissimo monte umbro-marchigiano-abruzzese. Alcuni studenti si recarono a Norcia, da Perugia, con un lungo giro per Spoleto, in automobile. Noi andammo per Foligno, Sellano e Cerreto, e certamente vedemmo più noi, fermandoci ogni tanto ad ammirare il paese e studiare la regione, che non gli altri chiusi in vettura!

La strada magnifica (fig. 1) tagliata a mezza costa, lascia vedere la stratificazione da un lato, dall'altro i terreni coltivati e diversi; oltre a ciò permette un colpo d'occhio sulla vallata del Menodre, che è incantevole. E poichè le salite si fanno bene « macchina a mano » così si studia anche la costituzione geologica della montagna. Il solo danno è nelle discese! Quando la strada è bella, come quella di Sellano, e la macchina fila da sè, ci vuole molto amore per la scienza per fermarsi a misurare uno strato, a studiare una piega, a raccogliere un fossile!

Ma noi eravamo ciclisti che volevamo vedere, e quindi ci fermavamo a studiare il terreno, ad ammirare il paesaggio, a orientarci sulla carta (fig. 2).

Fig. 1 — Belfiore sul Menodre.

Nella meravigliosa gola alpina del Corno, tra Cerreto e Norcia, l'automobile non si ferma; ma il ciclista, non ostante la strada che sembra un velluto, può arrestarsi, compreso di ammirazione per l'orrida bellezza, può studiare le imponenti masse calcaree, che in strati contorti e raddrizzati, profondamente incisi dal fiume, lo circondano (fig. 3). E infatti, riuniti tutti a Norcia, risultò che noi avevamo veduto molto più e molto meglio degli automobilisti a vapore!

A Norcia cominciava la parte alpinistica, e al far del giorno, caricate le biciclette su un carro, le inviammo ad Arquata per la bella strada di Forca Canapine, così pittoresca, e che ricordavo con gran piacere di aver fatto, quattro anni avanti, nella mia prima indimenticabile gita di ciclista matricolino.

Pel Malpasso scendemmo nella caratteristica conca del Piano grande del Castelluccio, antico lago carsico, oggi pascolo fiorente di belle greggi lanose. Ancora in mezzo alla neve dei canaloni, tra le nebbie mattutine portate dal vento, sul verde tenero dell'erba novella, e il caldo colore del calcare roccioso del monte, greggie e pastori spiccavano con un fresco sapore michettiano (fig. 4).

Dall'alto del Castelluccio le montagne della Sibilla, col superbo Vettore, chiazzate di neve candida, superbi giganti accovacciati e smorenti in dolci ondulazioni al verdeggiante piano, ci si paravano innanzi come un mirabile scenario (fig. 5).

Oltrepassata la catena, dopo una faticosa discesa, trovammo ad Arquata le nostre macchine, e giù per la gola splendida del Tronto sonante, per Acquasanta dai bagni miracolosi, giungemmo a quella perla delle Marche che è Ascoli.

Fig. 2 — Cerreto e Borgo di Cerreto — Da che parte si va?

E dire che si va in Svizzera e sulle Alpi a ricercare bei paesaggi! Ma io non credo che se ne possano dare dei più belli, perchè dei più svariati, di quelli che si possono ammirare in una gita come la nostra! Poi da Ascoli si scese al mare, all'Adriatico nostro così bello e poetico nel suo intenso azzurro, caratteristicamente macchiato dalle pittoresche vele gialle e rosse, dai misteriosi segni tradizionali.

Fig. 3 — Un gruppo di ciclisti nella gola del Corno.

E, lungo il mare, ammirando i simpatici e spaziosi paesi sparsi sulla costa, arrivammo a Porto Civitanova, e di lì salimmo a Macerata, e per l'Appennino tornammo a Perugia.

E si potrà dire che non si vede andando in bicicletta? Non solo si vede, quando si guarda, ma anzi dirò che alcune cose belle d'Italia non si possono vedere altro che

Fig. 4 — Ai piedi del Vettore.

andando in bicicletta! Io sfido chiunque che non sia ciclista e naturalmente anche podista (le due cose sono, a mio parere, intimamente connesse) a rifare la nostra gita, gu-

Fig. 5 — La Sibilla e il Vettore dal Castelluccio.

stando e vedendo in un tempo relativamente limitato, e, cosa non disprezzabile, con limitata spesa, quanto abbiamo goduto e veduto noi.

Prof. P. VINASSA DE REGNY
Console del T. C. I.

GITE e CONVEGNI

Siena.

Convegno generale del T. C. I.

(5-6-7 giugno).

Il programma del Convegno turistico generale da tenersi a Siena (autorizzato dal Consiglio direttivo del T.) è già fissato nelle sue linee generali; è nominato il Comitato d'onore presieduto dal senatore e tenente generale Baldissera, comandante l'VIII Corpo d'armata, dal Prefetto, dal Sindaco, dal comm. Johnson, direttore generale del T., dall'Ing. Riva, vice-direttore, e composto dei senatori Tolomei e Zondadari, dei deputati Chiarugi, Ticci, Callaini, Bastogi, del colonnello Garbarini, comandante il presidio, del commendator Pollini, presidente della Deputazione provinciale,

del comm. Cicogna e cav. Crocini, il primo provveditore il secondo presidente della Deputazione del Monte dei Paschi, il prof. Barduzzi, rettore dell'Università, l'ing. Gavazzi e L. V. Bertarelli, il primo capo-console generale e il secondo caposez. strade del T. C. I., e i capo-consoli del T. a Firenze, Pisa, Livorno, Lucca, Arezzo, Grosseto, Roma, il generale Mocenni, arcirozzo, ossia presidente generale della R. Accademia dei Rozzi, il cav. V. Pardo, direttore dell'Audax, il conte E. Tolomei, presidente del Circolo degli Uniti, il cav. Gudo, presidente del Consolato senese per l'Associazione nazionale pel movimento dei forestieri.

A capo del Comitato esecutivo stanno il zelantissimo capo-console per Siena, nob. Giuseppe Camajori e i consoli Giulio Bargagli Bardi, Martino Bratto, ing. Stanislao Caselli, ing. Carlo Alberto Ficalbi, e comprende altri egregi soci.

Questo Comitato ha diramato un invito che così comincia: « Il Consolato senese, nell'occasione nella quale si tiene nel monumentale palazzo della sua città una Mostra dell'arte antica, ha indetto un convegno turistico generale, autorizzato dal Consiglio direttivo del T. C. I., per i giorni 5, 6, 7 giugno.

« Accorrete numerosi da ogni parte d'Italia a questa festa dell'arte, e Siena, orgogliosa delle sue glorie, della bellezza dei suoi monumenti e del verde delle sue colline, vi accoglierà lieta e festante fra le sue mura ».

Aggiungiamo il programma e l'elenco dei premî di questo attraentissimo convegno:

Domenica, 5 giugno. — Ricevimento delle squadre (nel cortile del palazzo provinciale).

Lunedì, 6 giugno. — Ore 9: Visita alla città, musei e gallerie; ore 11: Vermouth d'onore, offerto dal sindaco di Siena; ore 16: Sfilata delle biciclette, automobili, motociclette, ecc., nel pubblico passeggio della Lizza; ore 17: Distribuzione dei premî e distintivi nel piazzale del Forte S. Barbara; ore 20: Spettacolo di gala al teatro della Lizza.

Martedì, 7 giugno. — Ore 10: Visita alla Mostra dell'arte antica; ore 16: Corso di gala al passeggio della Lizza; ore 18: Banchetto (quota a parte).

Premi. — Alla squadra di ciclisti soci del T. C. I., che giungeranno da maggior distanza: 1. Un oggetto (dono del sindaco di Siena): 2. Medaglia d'oro; 3. Un oggetto.

Alla squadra più numerosa di ciclisti soci del T. C. I.: 1. medaglia d'oro, 2. e 3. altri due premi.

Premi agli automobili, da sorteggiarsi: 1. Oggetto (dono del Monte dei Paschi); 2. Medaglia d'oro.

Fra le motociclette (un oggetto da sorteggiarsi).

A tutte le signore che interverranno al Convegno sarà assegnato un distintivo-ricordo, con elegante astuccio.

Potranno prendere parte al Convegno tutti i soci del T. C. I. e gli ascritti a tutte le altre società ciclistiche e automobilistiche, nonchè ogni altro ciclista o automobilista, purchè presentato da uno dei membri delle associazioni anzidette.

Le iscrizioni, con la tassa relativa di L. 4,50, dovranno essere inviate (non più tardi del 25 maggio) direttamente al sig. Martino Bratto, console del T. C. I., via Ricasoli, 6, Siena.

A coloro che si inscriveranno dopo il 25 maggio, non si garantisce la medaglia-ricordo il giorno del Convegno. Concorreranno ai premi solo quelli che avranno mandato le iscrizioni nel tempo prescritto. Per quelli che si saranno inscritti dopo questo termine, il Comitato esecutivo declina ogni e qualsiasi responsabilità.

La quota del banchetto è fissata in L. 5.

Per informazioni e schiarimenti dirigersi al sig. Giulio Bargagli Bardi, console del T. C. I., via S. Pietro, 25, Siena.

Cagliari.

(30 aprile, 1 e 2 maggio).

Mentre questo numero della *Rivista* esce dalla macchina, e si spande per tutt'Italia ed all'estero, a Cagliari si svolge il simpatico convegno, del quale abbiamo largamente parlato nel numero precedente.

Quel solerte Consolato (Luigi Casotti, capoconsole; Giacomo Miorin, Giovanni Todde, Stefano Binda, consoli) ha diramato ai soci del Touring un caloroso appello, da cui togliamo quanto segue:

Invitandovi a Cagliari noi non possiamo sottoporvi un programma inaudito, anzi il nostro è abbastanza modesto. Possiamo però assicurarvi che sarete ricevuto col cuore aperto e con affetto sincero, mentre il nostro abbraccio rinsalderà vieppiù fra noi quella solidarietà e quella fratellanza cui da un filo invisibile e potente ci sentiamo legati: l'azione altamente civile del glorioso nostro Touring.

L'attrattiva maggiore l'avrete dalla purezza del cielo, dall'incanto del golfo, dalla magnificenza dei panorami, dalla folla variopinta rappresentante consuetudini e costumi così artistici che invano si cercherebbero oltremare.

Auguriamo che questo appello abbia a trovare un'eco larghissima; e siamo intanto lieti d'annunciare che ad esso risponde il nostro direttore generale comm. Federico Johnson, il quale, assieme con qualche compagno, intraprenderà una gita automobilistica nella Sardegna, anche per vedere e far vedere su quali strade dell'isola cara sarebbe possibile attivare un regolare servizio automobilistico.

Ecco in breve un cenno dell'itinerario del comm. Johnson: 21 aprile, Milano-Genova; 22, Genova-Spezia; 23, Spezia-Civitavecchia; 24 e 25, fermata a Civitavecchia, traversata del mare a Golfo degli Arauci; da Golfo degli Aranci, in ferrovia, a Terranova; 26, Terranova-Tempio-Palau-La Maddalena (visita a Caprera); 27, Palau-Tempio; 28, Tempio-Sassari; 29, Sassari-Alghero (Grotte di Nettuno); 30, Alghero-Villanova-Cuglieri-Oristano-Cagliari; 1 e 2 maggio, Cagliari; 3, Cagliari-Iglesias-Monteponi-Domusnonas--Porto Vesme (in battello a Carloforte e visita alle Tonnare); 4, ritorno a Cagliari; 5-6-7 partita di caccia grossa; 8, Cagliari-Nuoro; 9, da Nuoro per Ozieri al Golfo degli Aranci; Civitavecchia; quindi, in automobile, per Roma, Perugia, Firenze e Bologna, per l'inaugurazione della Esposizione del materiale turistico.

Sappiamo che l'annuncio di tale gita automobilistica giunse assai gradito ai buoni fratelli sardi. Di essa e del Convegno di Cagliari sarà fatto lungo cenno nel numero prossimo.

Parma.

Era stato stabilito che nel prossimo giugno si sarebbe tenuto a Parma un convegno turistico nazionale; ma ora quel console, sig. Carlo Uberto Gabbi, ci scrive che, considerato che in Bologna nello stesso mese si avranno convegno ed esposizione, e che tale coincidenza nella stessa regione non potrebbe che nuocere all'esito del convegno parmense, quel Comitato ha deciso di rimandare questo al giugno del 1905.

Convegno di Spezia.

Il Consolato di Spezia e il Club Spezia lavorano a tutt'uomo per la riuscita di questo Convegno e l'attività loro è la migliore garanzia dell'esito.

Il programma fu sapientemente compilato e darà modo non solo di assistere a quel grande avvenimento che è sempre il varo di una nave, specie poi d'una corazzata, ma di ammirare e apprezzare, nel giusto suo valore, lo splendido golfo e le interessantissime località che lo adornano.

I nostri soci non devono perdere una così bella occasione, e noi li invitiamo perciò ad accorrere numerosi a questo interessantissimo Convegno.

Nel prossimo numero ritorneremo sull'argomento; frattanto diamo comunicazione dei Comitati (fra cui figurano le principali personalità della Marina, dell'Esercito e dello Sport) e delle linee generali del Convegno.

Comitato d'onore. S. E. Mirabello, ministro della Marina, presidente; cav. uff. conte Giulio Della Torre di Lavagna, sindaco della Spezia; S. E. Giuseppe Palumbo, vice ammiraglio, presidente del Consiglio Superiore di Marina, senatore del Regno; cav. Marco Oliva, sotto prefetto della Spezia; contr'ammiraglio Napoleone Coltelletti, direttore del R. Arsenale di Spezia; marchese avv. Prospero De Nobili, deputato al Parlamento; magg. generale comm. Giuseppe Messina, comandante il presidio; Johnson comm. Federico, direttore generale del T. C. I.; Riva cav. ing. Alberto, vice direttore generale del T. C. I.; comm. Vittorio Moreno, comandante il C. R. E. della Spezia; Pardo cav. uff. Vito, direttore generale dell'A. C. I.; Valsecchi ing. comm. Giuseppe, direttore delle costruzioni del R. Arsenale di Spezia; La Vallea cav. Paolo, colonnello comandante il 17° reggimento fanteria; onor. comm. prof. Attilio Brunialti, consigliere di Stato, capo console del T. C. I. a Roma; Sciaraffia cav. Francesco, colonn. comandante il 2° reggimento artiglieria da costa; march. cav. avv. Luigi De Nobili, assessore alla P. I. di Spezia; Carletti dott. cav. Amedeo, assessore comunale di Spezia; Conrado avv. Giuseppe, idem; cav. Carlo Cavenaghi, presidente dell'U. V. T.; Todaro prof. Francesco, senat. del Regno, presidente della F. G. I.; conte Ercole di Belgioioso, console del T. C. I. per Nizza; Alberto J. Gautier, idem; Tevini dott. Riccardo, capo console del T. C. I. per Trieste; Larcher rag. Guido, idem per Trento; Maddalena Eugenio, idem per Rovereto; Guerrini prof. Olindo; idem a Bologna; Romiti prof. Guglielmo, idem a Pisa; onor. Carlo Biscaretti di Ruffia, deputato al Parlamento; comm. Filippo Bruschi, presidente della società Pro Italia di Spezia.

Comitato esecutivo. Fanfani cap. Alfredo, capo console del T. C. I. di Spezia, presidente; Corio prof. Francesco, console del T. C. I., presidente del Club Spezia, vice presidente; Carletti Ildebrando e Paganini Eugenio, consoli del T. C. I.; Profumo Giacomo, console del T. C. I. a Porto Venere; Falconi avv. Giuseppe, assessore comunale, presidente del Ciclo Sport; Ricciardi rag. Raffaele, cassiere; Carlotti Gaetano, vice presidente del Club Spezia; Delleani Edoardo; Bonati Cesare, ten. di vascello; Sacchi Pietro, consigliere del Club Spezia; Del Santo Felice; Faggioni G. B., consigliere com.; Berti Roberto, Delfino Vittorio, Buffa Silvio, segretari.

Programma 22 giugno 1904. Dalle ore 8 alle 11 ricevimento delle squadre e distribuzione del distintivo agli iscritti al convegno; ore 11,30 vermouth d'onore offerto dal municipio di Spezia, ore 14 gita nel Golfo e fermata a Porto Venere; ore 17 sfilata.

23 giugno (mattina). Assistenza gratuita al varo della nave *Regina Elena*, su nave, pei regolarmente inscritti; (pomeriggio) visita all'Arsenale guidata da ufficiali di marina soci del T. Serata d'onore.

Gita al Montenegro.

Ricordiamo che il 31 di questo mese verranno chiuse definitivamente le inscrizioni per la gita da effettuarsi in luglio (per iniziativa del Consolato del Touring a Roma) da Roma alle Puglie, Montenegro e Dalmazia, secondo le norme indicate nel precedente numero.

Le adesioni devono venire inviate al console del Touring rag. Fernando Trasatti, via Nazionale, 172, Roma.

Il Consolato romano ci comunica questo programma sommario, suscettibile però di qualche modificazione:

1° giorno: Roma-Terracina (chm. 98,50);
2° » Terracina-Capua (chm. 99,70);
3° » Capua-Benevento (chm. 61,80);
4° » Benevento-Foggia (chm. 107,60);
5° » Foggia-Barletta (chm. 71,80);
6° » Barletta-Bari (chm. 54,90)-Antivari (piroscafo);
7° » Antivari-Virbazar (bic. chm. 30 c.)-Scutari (batt.);
8° » Scutari-Planitza (battello)-Podgoritza (bicicl. chm. 16 c.);
9° » Podgoritza-Niksicc (chm. 48 c.):
10° » Niksicc-Cettigne (chm. 60 c.);
11° » Cettigne-Cattaro (chm. 54 c.);
12° » Cattaro-Ragusa (chm. 91 c.);
13° » Ragusa-Spalato (piroscafo);
14° » Spalato-Sebenico (chm. 71 c.);
15° » Sebenico-Zara (chm. 93 c.);
16° » Zara;
17° » Zara-Ancona (piroscafo)-Roma (ferrovia).

La partenza da Roma avrà luogo nella seconda decade di luglio. La gita potrà eventualmente essere prolungata fino a Fiume in piroscafo. Si pregano gli iscritti che non fossero forniti della tessera speciale per le dogane austriache, di inviare la propria fotografia in formato piccolo, con la indicazione della marca, del numero e del peso della macchina.

***

Il sig. Vico Mantegazza, che ha pubblicato, or è qualche anno, sul Montenegro, un volume assai interessante (Firenze, Le Monnier, pag. 340, con molte vignette) nell'intento di far conoscere quel paese tanto a chi vi andrà, quanto a chi dovrà starsene a casa, mette a disposizione dei soci del Touring 100 copie del suo libro.

Si spedirà una copia, franca di porto, a chi invierà L. 1,20.

L'intero ricavato della vendita è dal signor Vico Mantegazza destinato alla Dante Alighieri.

ALESSANDRIA. — Il locale Consolato del Touring Club Italiano, d'accordo colla sezione dell'Audax di Alessandria, ha indette le seguenti gite ciclistiche: 1° maggio, Alessandria-Tortona-Novi-Bosco Marengo-Alessandria; 8 maggio, Alessandria-Casale-Torino-Asti-Alessandria (chm. 201); 15 maggio, *Paper-hunt* ciclistico da stabilirsi; 22 maggio, partecipazione al grande convegno internazionale di Genova; 5 giugno, Alessandria-Savona-Alessandria (200 chm.); 19 giugno, gita ciclo-alpina al monte Giarolo; giugno, partecipazione al convegno del Touring a Brescia; 28-29 giugno, nella stessa occasione, marcia intersezionale; 10 luglio, gita alpina; 24 luglio, gita ad Acqui; 12-22 luglio, gita Alessandria-Torino-Parigi (861 chm., in cinque tappe); 7-17 agosto, grande gita ciclo-alpina (undici giorni), con 796 chm. di bicicletta, e salita al monte Tambò (m. 3610). Altre gite (delle quali avremo occasione di riparlare) sono stabilite per il settembre ed ottobre. In occasione poi del decennio della fondazione del T. C. I., il Consolato di Alessandria prenderà parte ufficialmente alle manifestazioni che saranno indette dalla Direzione generale ed indirà speciali festeggiamenti d'accordo colla Direzione generale stessa. Ecco un programma veramente superbo e svariato, e meritevole di venire plaudito ed imitato.

BERGAMO. — I soci del Touring tennero una riunione per avvisare al modo di procurarsi una sede propria, e per organizzare le gite turistiche del T. C. I. per la stagione 1904. Questa felice idea fu accolta colla massima soddisfazione da tutti i soci, e i presenti nominarono una commissione, alla quale diedero l'incarico di studiare e mettere il più presto possibile in opera la splendida idea. La commissione è composta dei signori: Gallizioli arch. Gaetano, presidente, capitano Lamberti-Zanardi Lamberto, Gattoni Enrico, Magri Luigi, Limonta dott. Giovanni, membri, e Lino Roncalli, segretario.

CASALPUSTERLENGO (Milano). — Promosso dalla società ciclistica locale, che conta oltre un centinaio di soci, il giorno 12 maggio avrà qui luogo un convegno ciclistico, che sarà onorato dalla presenza del deputato del collegio e sottosegretario di Stato on. Pozzi. In programma: nella mattinata ricevimento delle squadre, vermouth d'onore, distribuzione delle medaglie-ricordo; nel pomeriggio: sfilata, poi nel teatro Sociale distribuzione dei premi indi concerto, banchetto.

CHIOGGIA (Venezia). — L'Unione Velocipedistica Clodiense (presieduta dal prof. cap. Giuseppe Baldo, console del Touring) ha diramato tra i suoi soci il programma di una serie di gite in-

teressanti, sulle splendide strade delle provincie di Venezia, Padova, Treviso, Vicenza, per tutte le domeniche, da aprile ad ottobre. Ecco un altro buon esempio di ininterrotta attività.

FIRENZE. — Fu compilato, da questo Consolato del Touring, il programma delle gite ciclistiche in comitiva. Eccone un sommario cenno: 8 maggio, Firenze-Pontassieve-Pelago-Tosi- Sant'Ellero-Pontassieve-Firenze; 29 maggio, Firenze-La Roncola-Certaia-Montespertoli-Certaia-Ginestra-Montelupo-Firenze; 4 giugno, partenza per il convegno di Siena; giugno, in giorno da destinarsi, gita a Bologna per l'Esposizione di materiale turistico; 28 giugno, gita a Brescia; 10 luglio, Firenze-Pratolino-S. Piero a Sieve-Borgo San Lorenzo-Vicchio-Dicomano-San Godenzo-Dicomano-Pontassieve-Firenze; 24 luglio, Firenze-Olmo-Borgo San Lorenzo-Scarperia-Firenzuola-La Casetta-La Futa-San Piero a Sieve-Pratolino-Firenze; 14-15 agosto, gita ciclo-alpina Firenze-Pistoia-Piastre-Gavinana. Riunione e pranzo a Gavinana e gita alpina al lago Scaffaiolo, con ritorno per Pracchia ove a cura del Consolato saranno inviate le macchine. Pracchia-Firenze; settembre (giorno da destinarsi), Firenze-Arezzo, in occasione delle feste per il centenario di Petrarca. Firenze-Consuma-Poppi-Bibbiena-Arezzo-Montevarchi-Pontassieve-Firenze.

***

Il Convegno generale del T., di cui si era parlato, che avrebbe dovuto effettuarsi in occasione delle feste ginnastiche nazionali, non avrà luogo a Firenze, non essendosi il T. potuto accordare col Comitato del concorso di ginnastica; si terrà invece a Siena il 5-6-7 giugno. (Vedi programma e altre notizie a pag. 168).

— Per iniziativa della Sezione fiorentina dell'Audax e del Club Sportivo Firenze, avrà luogo, nei giorni 28, 29 e 30 maggio, un Convegno ciclistico nazionale.

FIUME (Litorale ungarico). — Il signor Marco Vassilich, console del Touring a Fiume, ci partecipa gentilmente che, entro il corrente maggio, quei soci del T. C. I. compiranno una splendida gita. Col piroscafo andranno da Fiume ad Ancona, ove si divideranno in due squadre. La prima squadra seguirà l'itinerario Loreto-Macerata-Tolentino-Terni-Roma; la seconda, andrà per Senigallia-Pesaro-Rimini-San Marino-Ravenna-Ferrara-Adria-Chioggia-Venezia.

GENOVA. — Il comitato esecutivo del grande convegno internazionale ciclo-automobilistico lavora di buona lena, affinchè ogni cosa proceda con piena, generale soddisfazione.

Il programma delle feste che Genova si prepara a fare agli ospiti graditi viene spedito a tutte le associazioni sportive ed a quanti si occupano di sport.

Da ogni parte d'Italia e di Francia arrivano al Comitato adesioni, incoraggiamenti o promesse di premî.

Le ferrovie italiane accorderanno speciali ribassi sia nei biglietti di andata che in quelli di ritorno.

Il Re ha concesso il suo alto patronato al convegno, assegnando una medaglia d'oro per le premiazioni.

Il Touring Club Italiano, accordando tutto il suo appoggio e le sue simpatie al convegno, mette a disposizione del Comitato due medaglie d'oro. Splendidi doni sono pure pervenuti dal presidente, dal vicepresidente del comitato, dai membri dello stesso, dalle società aderenti al comitato e da privati.

Il sindaco ha accettata la presidenza onoraria del comitato d'onore, nel quale sono comprese le più spiccate individualità della nostra Liguria.

L'Intendenza di finanza ha concesso per la circostanza il salone del palazzo Ducale.

Una commissione si occupa della pratica importantissima degli alloggi e del deposito delle macchine.

Il programma comprende pure un pranzo ufficiale, una gita in mare, una serata di gala ed un congresso.

Il grande convegno internazionale della prossima primavera costituisce un avvenimento di eccezionale importanza e lode va tributata al solerte Comitato che nulla trascura per far conoscere ai forestieri che non indarno si decanta la tradizionale ospitalità di Genova.

La stampa cittadina, che è stata compresa nel comitato d'onore, concede tutte le sue simpatie alla geniale iniziativa.

GERMIGNAGA (Como). — Nei giorni 22, 23 maggio, inaugurandosi il vessillo della società sportiva locale, questa, accordatasi con la Società operaia e col Consolato del T., chiama a convegno sportivo le società amiche ed i turisti. Nel programma figura una marcia podistica libera Varese-Brinzio-Germignaga (chm. 23), due gare di nuoto indette sotto il patrocinio della Rari Nantes, un concorso di squadre ciclistiche, per le quali saranno assegnati premi in gonfaloni e medaglie.

PADOVA. — Promosso dalla Pro Touring padovana, il 19 giugno p. v. avrà luogo in quella città un convegno ciclistico. Vi saranno ricchissimi premi: medaglie d'oro e d'argento, coppe, bandiere e diplomi. Gli iscritti godranno di speciali riduzioni sul prezzo dei biglietti per l'esecuzione dell'oratorio del Perosi *Il Giudizio universale*, che si darà per la seconda volta in Italia sotto la direzione dell'autore, auspice il Club Ignoranti. Godranno pure di facilitazioni nei teatri, musei, ecc., ecc. Il programma dettagliato, che verrà pubblicato ai primi di maggio, sarà spedito a quanti lo richiederanno con biglietto da visita indirizzato al segretario della Pro Touring sig. U. Dal Zio, volto della Corda, Padova.

QUINZANO (Brescia). — S'è qui costituita una società ciclistica, che conta diggià una quarantina di soci, parecchi già inscritti e gli altri presto lo saranno al Touring. Si propone frequenti escursioni e partecipazione ai convegni turistici. Ha cominciato il 4 aprile con una gita ad Alfianello, nella quale occasione ha inaugurata l'uniforme sociale ed ha applaudito la fanfara organizzata dal maestro Torri. Il dott. Migliorati, console del T. e presidente della neonata società ciclistica, brindò a questa e alle autorità intervenute alla festa e al T. C. I.

TORINO. — Un convegno turistico studentesco internazionale era indetto pel 17 aprile e gl'inscritti dovevano recarsi ai laghi di Avigliana, ma il tempaccio impedì la gita e limitò il convegno nelle sale dello Sporting Club presieduto dall'infaticabile sig. Chisoli, console del T. V'intervennero il capo console ing. Rostain, le rappresentanze di varie associazioni e Consolati del T.

Società turistiche.

CREVA. — Si annunzia da Creva la costituzione di uno Sport Club presieduto dal sig. Clemente Pozzi e che fra i primi suoi soci conta una ventina di ciclisti, dei quali parecchi ascritti al T., ma vuol pure dedicarsi all'alpinismo. Benissimo!

Il club ciclististo creganzese ha deciso di adottare per i prossimi convegni un costume bianco, rosso e verde. Saremo curiosi di vedere come sono combinati i tre *voyantes* colori nazionali.

SAN VITO D'ASOLO (Treviso). — Si è qui costituita una società che assunse il nome di Società Sportiva, e che si propone di sviluppare il turismo in tutte le sue manifestazioni. I soci sono, nella loro grande maggioranza, soci del Touring. La Società ha inaugurata la sua esistenza con una gita ciclistica per Valdobbiadene a Feltre.

Aereostazione e aviazione.

L'ing. Cosimo Canovetti, milanese, è, come sanno tutti coloro che si occupano di areonautica, uno studioso, serio ed instancabile, il quale ha eseguito numerosi studî pratici sulla resistenza opposta dall'aria ai corpi in movimento; studî conosciuti e riconosciuti più in Francia che in Italia; studî che ora non possono venir continuati perchè lo studioso che promette semplicemente di studiare e cercare, trova difficilmente quegli appoggi materiali, senza i quali nulla si può compiere

Esperienze Canovetti 1901
sull'influenza dell'aria su superfici che si seguono.

Giorni or sono abbiamo avuto il piacere d'intrattenerci coll'egregio uomo (che fa parte del consiglio direttivo della Società per il pallone Frassinetti, che tenne di recente, al Collegio degli ingegneri ed architetti, una conferenza sul-

l'areostazione e aviazione); e gli facemmo a bruciapelo la seguente domanda:

« Quali sono, veramente, i risultati più recenti e sicuri, degli studî sulla dirigibilità e velocità dei palloni areostatici? »

Pallone Zeppelin 1900. Fot. A. Wolf. Costanza.

L'ing. Canovetti, colla sua parlantina vulcanica e nutrita di fatti, ci fece una lunga risposta, che qui brevemente, come meglio ci riesce, riassumiamo:

« Ecco brevemente quanto di più importante è avvenuto subito dopo i tentativi dello Zeppelin.

« Primeggiano fra questi quelli del Santos-Dumont, che nell'autunuo del 1901, dopo varî tentativi, col pallone portante il numero 6, riuscì a compiere il giro della Torre Eiffel, ritornando al suo punto di partenza. Egli ebbe in suo favore il vento all' andata, sfavorevole al ritorno; cosicchè non si può fare un calcolo della velocità raggiunta che, tenendo conto di quella del vento, sembra però accertata di m. 8 a m. 8 e mezzo; superiore quindi a quella del pallone *La France* del 1884.

Fot. J. Beau.
Pallone che porta seco una scorta d'idrogeno.

« Ho avuto occasione di vedere da' costruttore Lachambre, alla fine del 1901, a Parigi, il pallone numero 6 del Santos-Dumont, in verniciatura, e quello numero 7, in costruzione con stoffa di seta doppia in pezze di piccolo formato, 60 × 60 circa, raddoppiata da interposto strato di vernice speciale al caoutchouc, destinato alla gara di S. Louis.

« Il pallone De Bradsky aspettava d'esser compiuto in apposita tettoia; e presentava, come il pallone Santos-Dumont, la particolarità dell'attacco diretto delle corde di sospensione alla stoffa stessa del pallone: quelle del Santos-Dumont coll'interposizione entro apposite attaccature rinforzate di altrettanti cavicchi in legno, quelle del Bradsky invece a due sottili bastoni longitudinali chiusi entro apposita guaina della stoffa collocata verso la maggior sezione equatoriale.

« Insisto su tale disposizione, la quale sembra destinata ad essere adottata quando si voglia raggiungere la massima economia nei pesi.

« Tale particolarità era abbastanza impressionaute nel pallone Bradsky, sovrattutto per la tenuità dei fili d'acciaio che servivano ad attaccare la navicella, tenuità che fu causa della loro rottura colla successiva caduta. L'insuffícenza, in forza dei motori, non permise di rendersi conto dell'utilità di due bande laterali lungo la navicella, destinate a servire al sostentamento.

Capannone del pallone Zeppelin.

« Il pallone Severo era egualmente in costruzione nello stesso cantiere, e colpiva già la importanza delle due incastellature di grossi *bambous* destinati a portare l'asse delle eliche fin sull'asse maggiore del pallone, penetrando attraverso due tagli delle sue punte anteriori e posteriori, obbligando, per diminuire l'altezza delle castellature, ad avvicinare troppo la navicella; ciò che fu causa dell'accensione del gas, contro le pareti del motore. Queste pareti dovevano essere protette da una rete metallica che pare però fosse ritirata dal Severo prima di partire.

« Questo pallone aveva un'elica di trazione e una di spinta, due eliche di direzione e un'elica di correzione della navicella, messe in moto dagli stessi motori. Non mancai, in una conferenza tenuta all'Aereo Club in presenza del Severo, di segnalare l'insufficenza dei motori, basandomi sulle mie esperienze e sulle perdite dovute alle numerose trasmissioni.

« In Inghilterra, il pallone Melin, montato dall'aereonauta Spencer, fece diverse ascensioni traversando anche Londra; ma per la forma e dimensione somiglia al Santos-Dumont numero 6, sul quale non sembra avere nessun vantaggio.

« Il pallone Barton, per il suo maggior volume e per i motori più potenti, sembrava destinato a marcare un passo avanti anche per i numerosi piani slittanti ch'esso comporta; ma le esperienze, sebbene poco conosciute, sembrano aver dato risultati poco favorevoli.

« Anche il pallone *Italia*, dell' Almerico da Schio, presenta questa particolarità dei piani annessi alla navicella

sulla quale il da Schio fonda grandi speranze. Lo Zeppelin, il cui primitivo pallone comportava quattro di questi aereopiani, li ridusse nelle ultime ad uno collocato alla parte anteriore e destinato solo a dare e a mantenere al pallone l'inclinazione necessaria.

« Il pallone di Lebaudy, provato a Parigi nel 1902-1903, aveva la parte inferiore disposta in forma di carena rigida, anch'essa destinata a slittare. Secondo me tale missione comporterebbe delle velocità non raggiungibili, quindi la

Apparecchio per la produzione dell'idrogeno.

loro utilità vera si limita a quella di direzione o paracadute; e nel caso del pallone Lebaudy tale carena servì a proteggere gli aereonauti nella rottura del pallone dal pericolo di essere inviluppati nella stoffa e nel gas che ne usciva.

« In fatto di carene, quella del pallone da Schio, costrutta dal Parco militare di Roma, offre la particolarità di essere a soffietto nella parte inferiore per seguire le dilatazioni del pallone, e il tutto è ricoperto da una stoffa elastica.

Cantiere areonautico di Almerico da Schio. — Aprile 1902.

« Altri tentativi si stanno facendo dal Deutsch, il fondatore del premio vinto dal Santos Dumont, col pallone *La Ville de Paris*, e un altro concorrente meno noto in America, che si disputeranno il premio di Saint Louis.

« Queste gare consisteranno nel girare con una curva chiusa in forma di *L*, i cui declivi saranno determinati dalle corde di ritenuta di tre palloni frenati ».

L'ing. Canovetti, competentissimo della materia, ci promise di darci in seguito altre notizie ed osservazioni; del che fin d'ora vivamente lo ringraziamo.

Trittici doganali.

DOGANA FRANCESE. — Siamo lieti di comunicare ai nostri soci che il Ministero delle Finanze francese ha testè concesso al nostro T. l'emissione del trittico per la temporanea importazione in Francia di automobili e motocicli.

Il modulo del trittico venne approvato e spedito in numero conveniente al Ministero francese delle Finanze per la distribuzione a tutti gli uffici di frontiera.

A giorni, e sarà probabilmente mentre questa *Rivista* giunge a destinazione ai soci, si attende avviso ufficiale che tutti gli uffici doganali francesi sono in possesso del modulo pel riconoscimento. Subito dopo i nostri soci potranno usufruire delle facilitazioni, previa richiesta da farsi alla Direzione Generale del T.

Le formalità per ottenere il trittico automobilistico francese sono identiche a quanto già praticasi pel trittico svizzero e per la tessera speciale austriaca e cioè:

Il rilascio avviene di regola solo quando l'interessato abbia versato all'amministrazione del Touring l'importo del dazio corrispondente al peso dell'automobile, tuttavia, **in via di esperimento e semprechè il socio richiedente abbia il suo domicilio in Italia e presenti sufficienti garanzie, pure in Italia,** il T. accorderà il rilascio con esenzione di deposito.

In entrambi i casi occorre farne domanda su apposito modulo che si spedisce a richiesta dall'amministrazione e dovrà essere completato con tutte le informazioni in esso richieste. Si dovranno inviare contemporaneamente al modulo di domanda del trittico L. 3 per spese, la propria fotografia in formato ridotto e la fotografia dell'automobile in formato 5 × 7. Il trittico francese vale sino al 31 dicembre dell'anno di emissione.

***

Per norma dei soci si avverte che il dazio sugli automobili e motocicli è così applicato in Francia:

50 franchi per 100 chg. se il motociclo o l'automobile pesa 125 chg. e più;

120 franchi per 100 chg. se il veicolo pesa meno di 125 chg.

Dal che salta evidentemente all'occhio quanto grande sia il vantaggio che il T. può offrire ai propri soci, col rilascio in esenzione di deposito di sì importante documento.

DOGANA BELGA. — Con piacere annunciamo anche che il ministro delle Finanze belga conte V. Smet de Naer, su richiesta fattagliene, ha gentilmente aderito a prolungare anche per l'anno corrente (del che da queste colonne gli rendiamo grazie) la concessione di cui già beneficiano i nostri soci da più di un anno, di poter cioè transitare in esenzione di deposito la frontiera belga con motocicli e automobili.

DOGANA ITALIANA. — I soci del T. C. I. che risiedono fuori del Regno e desiderano escursionare in Italia, potranno avere il trittico italiano per la temporanea importazione nel Regno di automobili, facendone richiesta all'amministrazione del T. Le modalità pel rilascio sono le seguenti:

a) Richiesta del trittico su apposito modulo che dovrà essere completato con tutti i dati in esso richiesti, accompagnato dalla fotografia del socio e da L. 3 per spese.

b) Pagamento in ragione di L. 110 se l'automobile è a quattro molle, di L. 330 se è a più di quattro molle.

Eccezionalmente, e solo in via di esperimento, il rilascio del trittico potrà venir fatto dalla Direzione Generale in esenzione del deposito, quando il richiedente presenti sufficienti garanzie e il garante, che deve controfirmare il modulo di richiesta, abbia il suo domicilio legale in Italia.

Si avverte che il trittico italiano è valevole per sei mesi dal giorno della prima entrata in Italia, constatata mediante apposizione del timbro dell'ufficio doganale di frontiera, e può servire per cinque passaggi, e più precisamente cinque entrate e cinque uscite.

***

Poichè i transiti delle frontiere sono assai numerosi in quest'epoca dell'anno, crediamo opportuno ripetere qui le formalità che è necessario compiere alle dogane delle regioni confinanti coll'Italia, e ciò per evitare che una trascuranza o la inesatta conoscenza delle pratiche stesse possa indurre in errore sempre grave pel socio e per l'Associazione, e che col soverchio ripetersi può portar al ritiro delle concessioni ottenute con tanta difficoltà e di così grande vantaggio pei soci.

Per cui i soci che possiedono trittico o tessera speciale non manchino di esperire, prima di lasciare il territorio dello Stato per la cui dogana ottennero tali documenti, le semplicissime pratiche che constatano la riesportazione della loro macchina, e cioè:

DOGANA SVIZZERA. — All'uscita nessuna formalità per velocipedi e per i motocicli; ma per le vetture automobili occorre far risultare sul trittico l'uscita, quand'anche provvisoria, riservando il rilascio del secondo volante all'uscita definitiva, nel termine di sei mesi dalla prima entrata.

DOGANA AUSTRIACA. — Tanto che si tratti di velocipedi come di automobili, all'uscita dal territorio austro-ungarico occorre restituire il *recapito di prenotazione* ottenuto dalla dogana austriaca all'entrata, e ottenere comprovazione dell'uscita stessa facendo riempire, con le volute attestazioni e col timbro doganale, uno dei polizzini annessi alla tessera speciale del T.

Il recapito di prenotazione ha l'ordinaria validità di un mese; durante il quale velocipedi ed automobili, grazie a quel documento ammessi in importazione temporanea, possono traversare più volte la frontiera italo-austriaca, ma con riserva di far constatare nel tempo debito da un ufficio di dogana austriaca la uscita definitiva; in caso diverso si va incontro all'onere del pagamento del dazio.

DOGANA FRANCESE. — Nessuna formalità all'uscita pei velocipedi, ma obbligo di riesportazione entro tre mesi dall'entrata. Per i trittici automobilistici (motocicli e vetture) obbligo di far risultare dalla dogana di uscita la riesportazione nel tempo prescritto, che è quello dell'anno solare.

Per l'importazione temporanea dei velocipedi in Svizzera.

La Direzione generale delle dogane svizzere esige ora per l'ammissione dei velocipedi al favore dell'importazione temporanea con esenzione di deposito daziario, che i velocipedi stessi portino impresso il numero di fabbrica, e vuole escluso da tal favore i velocipedi mancanti di numero e quelli il cui numero fosse stato poi apposto con punzone.

Di ciò rendiamo avvertiti i soci, aggiungendo però che la direzione del T. C. I. ha mosso osservazioni alla dogana svizzera, parendo esorbitante l'accennata sua nuova prescrizione.

Molte macchine non hanno numero di fabbrica, o perchè composte di pezzi staccati di diversa provenienza, o perchè assoggettate a riverniciatura che coprì le prime indicazioni di fabbrica. Non ci par questo motivo sufficiente per escludere dall'agevolezza doganale i possessori di quei velocipedi, tanto più quando l'identificazione dei velocipedi stessi viene egualmente resa possibile con numeri indelebili impressi con punzone.

Avvertiamo pure che la dogana svizzera non ammette più la franchigia sempre chè dietro presentazione della tessera sociale, i velocipedi *nuovi,* importati a mezzo ferrovia, battello o vettura. Quindi, quando i velocipedi, anzichè montati, arrivano alla frontiera per ferrovia, battello o vettura, bisognerà che siano accompagnati, oltre che dalla tessera sociale, da polizza di spedizione che li qualifichi per velocipedi *usati,* se si vuole che siano introdotti in esenzione di deposito.

Ai soci del T. C. I. che importano temporaneamente il rispettivo velocipede in Italia, sia che tale importazione ottengano (se domiciliati all'estero) mediante il *permesso di circolazione* valevole 3 mesi, ovvero (se residenti nel regno) con la *bolletta di temporanea importazione,* valevole al massimo un anno, torniamo a raccomandare vivamente di curare col massimo scrupolo la doverosa riesportazione entro i termini fissati nei documenti suddetti, ovvero di provvedere al pagamento del dazio dovuto. Ciò per evitare i legittimi reclami dell'amministrazione doganale, le ricerche della Direzione del T. e le spese conseguenti.

GIUDICATI TURISTICI.

PRETURA DI TREVIGLIO.

Udienza 3 febbraio 1904 — Pretore avv. Bonicelli — Curletti Giovanni (Difesa avv. Agrati).

I cantonieri ferroviari non si possono considerare pubblici ufficiali. — (Pubblichiamo l'importante motivato che modificando la vieta giurisprudenza, accoglie alfine concetti imparziali e moderni).

Omissis . . . .

Ritenuto che essendo risultate provate, anche per parziale confessione dello stesso imputato, le parole ingiuriose profferte all'indirizzo del casellante Bacis devesi innanzitutto procedere alla disamina se le medesime rivestono il carattere di oltraggio a sensi dell'art. 194 Cod. penale o non invece quelli dell'ingiuria di cui all'art. 396 stesso codice.

Non si dissimula il giudicante l'importanza della questione, che va ad affrontare, importanza tanto più grave ove si rifletta che nè la dottrina, nè la giurisprudenza in tanto volgere d'anni seppero additare un criterio veramente scientifico sul quale adagiarsi possa con sicura coscienza l'interprete per decidere quando si trovi in presenza di un pubblico ufficiale e quando invece di una persona semplicemente incaricata di un pubblico servizio. Vero è che questa discrepanza potrebbe trovar sua spiegazione nel fatto che lo stesso Codice penale non porge nessun criterio per distinguere quali poi sieno queste pubbliche funzioni il cui rivestimento conferisce a determinate persone la qualità di pubblico ufficiale.

Checchè ne sia però di ciò, dal momento che pur s'impone la delimitazione dei criteri che separano l'ufficiale pubblico dall'incaricato di un pubblico servizio, crede il giudicante di dovere accedere a quell'opinione che maggiormente propugnata in dottrina ebbe testè anche il plauso della Suprema Corte regolatrice (sentenza 12 novembre 1902 ricorso Frascoia, estensore Luchini, *Foro Italiano* p. II, pag. 35; 11 maggio 1903, ricorso Leporati, estensore Savastano, *Foro Italiano*, 1903, p. II, pag. 218, *Giustizia Penale* IX, colonna 741; sentenza 7 dicembre 1903, ricorso Leporati, relatore Porqueddu, *Giustizia Penale*, X, 1904, colonna 46). Opinione che sulla *vexata quaestio* adotta questi criteri differenziali.

La parola « pubblico ufficiale » come del resto è fatto palese vuoi dal significato etimologico suo, vuoi dal capo 8°, del titolo 3°, del libro II del Codice penale che sotto un *nomen juris* diverso riconduce le ingiurie contro essi profferte, sta ad indicare persona alla quale è affidata, sia pure in minima proporzione, un certo potere discrezionale, una determinata facoltà di esame nei singoli casi, una certa libertà d'azione, persona che ha direttamente il compito di prendere provvedimenti diretti all'osservanza del precetto legislativo, persona, in altre parole, che insignita di potestà ed esercizio d'autorità incarna in sè stessa, rappresentandola, l'idea dell'ente Stato. Questo infatti, persona giuridica per eccellenza, non può raggiungere nessuna delle finalità nelle quali risiede la sua ragione d'essere se non per mezzo di persone fisiche; poichè però l'attività dello Stato si divide a sua volta in giuridica da una parte, sociale e patrimoniale dall'altra, necessita indagare quali delle persone fisiche cooperanti al raggiungimento di una delle suddette tre attività dello Stato, possa pretendere di rappresentare lo Stato stesso. Al proposito si osserva che i migliori cultori del diritto amministrativo sono concordi nel ritenere che solo allorquando lo Stato esplica l'attività giuridica esso è munito di quella che i Romani antichi con parola molto comprensiva chiamavano *imperium*, mentre quando esplica la sua attività patrimoniale o sociale esso non può gran che differenziarsi dal privato. Ciò posto è a dirsi: può mai farsi rientrare come cooperante e rappresentante dell'attività giuridica dello Stato quella persona fisica che è legata *a priori* da norme fisse, tassative, che è sprovvista siffattamente di libertà d'azione da trovarsi innanzi preliminariamente segnata la via che essa deve battere? Può mai considerarsi come emanazione dell'autorità giuridica dello Stato quella persona che nessuna altra autorità possiede all'infuori di quella di invitare all'osservanza delle esplicite, categoriche disposizioni che essa trova già in proposito emanate, senza avere la facoltà non solo di modificarle, ma tampoco di adattarle alle varie contingenze che la vita di ogni giorno presenta? Davvero proprio che non ne pare.

Di pieno accordo che gli incarichi trasmessi a persone fisiche che pur non rientrando direttamente nella attività giuridica dello Stato, ne costituiscono però il presupposto ed il necessario completamento non debbono essere trattati alla stregua di incarichi qualunque; ma da ciò a ritenere che i medesimi direttamente riflettano un fine pubblico per modo che debba ritenersi che in essi sia implicita l'idea di rappresentare lo Stato stesso, l'idea della sovranità del rapporto tra sovrano e sudditi: a sommesso nostro avviso ne corre. E che del resto questa costruzione non sia soltanto frutto di investigazioni teoretiche, ma trovi suo fondamento nella stessa legge penale, si evince dal disposto dell'art. 396 Cod. pen.; che bisogno infatti c'era di fare due categorie di persone tra quelle che lo Stato designa al raggiungimento dei suoi scopi se ambedue essendo insignite degli stessi poteri, della medesima autorità e miranti allo stesso identico scopo, dovevano per ciò stesso essere parificate? Egli è piuttosto che lo Stato non potè non fare una differenza tra le persone che esso rese depositarie del suo *imperium* e quelle invece che soltanto vegliano all'osservanza delle disposizioni da altri dettate perchè questo *imperium* si esplichi in tutta la sua forza. Egli è che una differenza è da tutti avvertita esiste tra chi ha direttamente il compito di prendere provvedimenti diretti all'osservanza del

precetto legislativo e chi invece altra mansione non ha all' infuori di quella che consiste nella mera e meccanica esecuzione di ordini o di manuali incombenze.

Alla stregua di questi concetti che ripetesi oltre avere avuto dapprima il suffragio dei più autorevoli trattatisti di diritto penale ed amministrativo, ebbero ora in tre ripetute sentenze anche la conferma della Suprema Corte regolatrice, va decisa la presente questione, se cioè il Bacis, guardiano ferroviario al passaggio a livello di via Casirate, possa essere considerato pubblico ufficiale per modo che le ingiurie profferite contro esso dal Curletti assumono il reato speciale dell'oltraggio.

Dopo quanto si è detto sembra superfluo intrattenersi a dimostrare che il Bacis nell' esercizio del suo mandato era così poco insignito di potere discrezionale, di facoltà deliberative che per regolamenti egli altro far non doveva che chiudere i cancelli dieci minuti prima dell'arrivo di ogni treno. Non si conteste punto che il servizio di esso sia importantissimo vuoi nell'interesse dei cittadini, vuoi per la sicurezza e tranquillità pubblica, ma non è l'importanza del servizio pubblico od il maggiore interesse che può avervi la collettività che trasforma il servizio istesso in una funzione pubblica; la diversità tra un concetto e l'altro non è di grado ma di essenza.

E' risaputo del resto che i deputati e i senatori che pur esercitano, per avventura, la più importante funzione che possa esistere in un libero Stato, non sono pubblici ufficiali, tanto vero che la legge li contempla espressamente a parte, assieme ai pubblici ufficiali, nei reati contro essi commessi.

Ritenuto che abbracciando questa opinione nessun detrimento deriva alle brave persone cui è affidata tanta parte della sicurezza della collettività perchè a prescindere che la legge vi provvede coll' articolo 396 Cod. pen. a prescindere ancora che si falsa il concetto di autorità pubblica e se ne degrada e menoma la dignità ed il prestigio col farne partecipi tali che non ne hanno diritto, stassempre che la coscienza pubblica finisce collo smarrire il vero significato delle cose quando vede assimilati nella tutela giuridica persone che prestano la loro attività in modo affatto differente a pro dello Stato.

CONCILIATORE DI FIRENZE.

Sentenza 21 dicembre 1903 — Conciliatore avv. Del Beccaro — avvocato Paradiso (avv. Calvi) contro Ferrovie Meridionali (avv. Pampaloni).

La Ferrovia è responsabile del ritardo nella spedizione del bagaglio del viaggiatore (nel caso una bicicletta), una volta che abbia accettata la spedizione del bagaglio, ed è responsabile d'ogni ed eventuale danno derivato per sua colpa durante il magazzinaggio.

Omissis . . . .

Attesochè due sieno gli addebiti che l'attore ha mosso contro l'Amministrazione ferroviaria:

1) quello di non aver spedito come bagaglio nello stesso treno nel quale esso partiva, la bicicletta in questione;

2) quello di averla tenuta per circa tre ore, prima che fosse spedita col treno successivo, in luogo aperto alle intemperie, sì che essa a causa dell'acqua che vi cadde sopra si arrugginì in varie parti e l'attore dovè incontrare la spesa di una nuova nichelatura. Attesochè non possa dubitarsi nel diritto che ha ogni viaggiatore ciclista, quando ha regolarmente contrattato coll' Amministrazione ferroviaria il trasporto della sua macchina come bagaglio ed ha pagato la relativa tassa di spedizione, di pretendere che la sua bicicletta (la quale rappresenta, allorchè egli viaggia in occasione di gite, l'unico suo bagaglio necessario) parta allo stesso treno col quale egli vien condotto alla sua destinazione. E' un contratto che si stipula fra il viaggiatore e l'Amministrazione ferroviaria, contratto che in tanti viene concluso dal primo col pagamento d'un determinato corrispettivo in quanto possa fruire del vantaggio di potere subito disporre del suo bagaglio alla stazione d'arrivo e in tanti viene esatto dall'Amministrazione quale corrispettivo in quanto essa accetta di assumersi, e si assume, di procurare a chi lo paga quello speciale vantaggio.

Sottraendosi per qualsivoglia motivo, eccezione fatta, s'intende, dei casi fortuiti o di forza maggiore, a tale obbligo il vettore è inadempiente al contratto stipulato e deve essere condannato al risarcimento dei danni che sono la diretta conseguenza della sua colpa (art. 122, 1226, 1227, 1228 Cod. civ.). E' verissimo che secondo l'art. 47 delle tariffe il viaggiatore ha l'obbligo di presentare i bagagli in *tempo utile*, ma non può dirsi, come sostiene l'Amministrazione ferroviaria, che l'apprezzare se il *bagaglio* sia stato appunto presentato in tempo utile debba essere rimesso al prudente arbitrio della Ferrovia medesima. Se ciò dovesse ritenersi si verrebbe a far difendere l'esecuzione di un contratto dall'arbitrio e dalla mera volontà di uno dei contraenti, nè il viaggiatore avrebbe mai la certezza *per la quale soltanto s'induce a pagare un maggior prezzo* di partire insieme col proprio bagaglio e di avere la disponibilità di quest'ultimo, appena giunto a destinazione. Se gli impiegati delle ferrovie stante l'ora tarda e la sovrabbondanza di bagagli in partenza hanno il diritto di non accettare nuove spedizioni di colli, non possono per altro, dopo che hanno assunto l'obbligo del trasporto ricevendo dal viaggiatore l'equivalente corrispettivo, sottrarsi all'adempimento dell'assunto impegno e rompere il contratto stipulato colla scusa di non avere ricevuto il bagaglio in *tempo utile*. Un tale principio sarebbe contrario alla legge e all'equità infrangendo quell'equilibrio di diritti e di obblighi che costituisce la base della intervenuta contrattazione. Attesochè applicando i suesposti principî al caso in disputa non può non riconoscersi il buon diritto nell'attore di pretendere dalla convenuta Amministrazione non solo il rimborso della tassa di trasporto (art. 47 alinea 5 delle tariffe) ma anche quelle di magazzinaggio pagate per non avere atteso l'arrivo della sua bicicletta ed avere ritardato a ritirarla, nonchè la spesa incontrata per essersi fatto condurre in vettura al proprio domicilio per non attraversare la città in costume di ciclista senza la propria macchina. Tanto l'una spesa che l'altra l'avvocato Paradiso non avrebbe incontrato ove la Società delle ferrovie avesse adempiuto, come doveva agli obblighi assunti. Sono questi i danni effettivi che l'attore ha risentito in seguito alla inadempienza contrattuale della Amministrazione ferroviaria: danni che il giudice ritiene dover liquidare complessivamente nella somma di L. 6.

Attesochè riguardo all'altro addebito mosso dall'attore contro la Società convenuta, giova rilevare che essendo il contratto di trasporto delle merci e bagagli un contratto misto di locazione d' opera e di deposito, il vettore che lo stipula, assumendo la veste di depositario, ha l' obbligo di usare, nella custodia delle cose ricevute in consegna, anche maggior diligenza di quella che ognuno userebbe nel custodire le cose proprie dovendo trovare applicazione le regole sancite negli art. 1843, 1844, N. 1, e 2 del Cod. civile.

E non può esservi il minimo dubbio che il tenere esposte alla pioggia delle biciclette costituisce una negligenza e trascuratezza quale nessuno userebbe per le cose proprie, essendo notissimo che l'acqua, bagnandone le parti nichelate, le arrugginisce e le deteriora.

POSTA LEGALE.

Sig. Usuelli, Console di Casalbuttano. — Nel caso che ella espone la questione si riduce a vedere se la strada in cui la contravvenzione venne elevata è veramente un viale, o è solamente una strada alberata dell'abitato. Nel primo caso, trattandosi cioè di viale, dato che il divieto di transito per le biciclette non è espresso sui cartelli indicatori posti all'estremità del viale stesso, la contravvenzione elevata al di lei amico non sarebbe valida, poichè è lecito percorrere anche i viali, « riservati ai pedoni » in tutte le strade fuori dell'abitato. Sussisterebbe invece la contravvenzione qualora la via in questione per essere sia pure interrottamente fiancheggiata da fabbricati fosse ritenuta strada dell'abitato.

Sig. Morandi, Orzinuovi. — Se la notizia data dai giornali è vera le converrebbe, per ora, tralasciare di pagare la tassa di L. 20 per la motocicletta. Ma siccome noi finora non abbiamo ricevuto nessuna conferma ufficiale della notizia, così non possiamo assumerci la responsabilità di consigliarla in un senso o nell'altro. Sembra che l'autorità abbia ordini di russare in proposito.

Sig. Vercellone, Torino. — La nostra *Rivista* pubblica di preferenza le sentenze di assoluzione nelle contravvenzioni, sia perchè solo queste ci vengono inviate dai soci e non quelle di condanna, sia per un criterio di opportunità poichè riteniamo che nelle dotte esposizioni dei motivati delle sentenze che veniamo pubblicando, i giudicandi possano trovare argomenti a difesa in casi consimili ed i giudicanti l'esempio di una larga ed equa interpretazione della legge.

Quanto poi al provocare una sentenza della Corte Suprema che affermi doversi assolvere in via pregiudiziale l'imputato, quando gli agenti nella redazione del verbale di contravvenzione non si siano attenuti strettamente alle norme di legge, bisognerebbe che i signori soci in tali casi facessero la dichiarazione di ricorso in Cassazione e ci mandassero immediatamente la copia della sentenza e degli atti: ma di questo non si curano sicchè i termini trascorrono irrimediabilmente; ella stessa che fa la proposta nel caso pratico, non si è neppure curata di farci avere la sentenza e domandarci consiglio sull'eventuale ricorso.

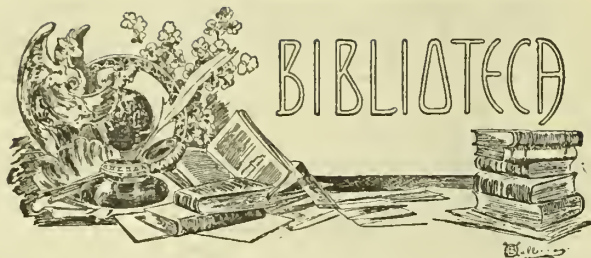
Sig. Zecca, Parma. — In fatto di tasse e multe vale il principio *solve et repete* e quindi ella farà bene di pagare prima la tassa richiestale, riservandosi di reclamare poi. E quanto all' opportunità o meno del ricorso, prima di darle un consiglio desidererei che ella mi comunicasse copia dell'ordinanza municipale di cui mi parla, salvo disposizioni speciali che eventualmente si trovassero in tale ordinanza e che si riferissero al caso suo, la contravvenzione sarebbe valida e quindi inutile ogni ricorso.

Sig. Ranieri di Sorbello, Perugia. — Dal criterio che la legge segue per la tassa vetture ella potrà desumere la risposta a tutte le sue domande. Per la legge 11 agosto 1870, n. 5784, all. O e relativo regolamento, la tassa sulle vetture private è dovuta dal possessore delle medesime nel Comune dove esse sono abitualmente adoperate. Il criterio poi per stabilire questo uso abituale non è fissato per legge, quindi varia di Comune in Comune. A Milano, per esempio, dopo tre mesi di detenzione di una vettura privata il possessore è inscritto nei ruoli contribuenti tasse vetture e domestici per quanto paghi già altrove la tassa per la medesima vettura.

Sig. Sindaco di Pavia. — A risposta pregiata sua parmi che dal contesto della medesima si debba senz'altro escludere che i motociclisti e gli automobili ti, per il cui transito nella città ella muove lagnanze, siano dei partecipanti a corse o gare. Il concetto stesso di una gara esclude l' arrivo o il passaggio a gruppi quale viene da lei segnalato. Si tratterà quindi puramente di squadre di gitanti e non mi pare probabile che questi possano, non avendo per scopo una gara di velocità, produrre gli inconvenienti lamentati. Ad ogni modo se qualcuno di questi corridori o gitanti coll' eccessiva velocità impressa alle macchine minacci seriamente l' incolumità pubblica, gli agenti municipali possono porvi rimedio coll' elevare opportune contravvenzioni anche senza ricorrere al provvedimento della chiusura dei cancelli escogitato da codesto Municipio, che d' altra parte non sarebbe nè giustificato, nè legale.

Nutro fiducia che la S. V. Ill.ma non vorrà porre in pratica il provvedimento su accennato, anche in considerazione e del grave danno derivante ai turisti e pur di quello che verrebbe a codesta città, qualora la massa dei ciclisti ed automobilisti, sempre crescente di numero, fosse costretta a dirigersi per altra via, lasciando da parte la città dove tali misure vessatorie ed assolutamente arbitrarie, a suo danno, fossere adottate.

Signor Cadorini, Console di Salò. — Ella può certamente far valere le sue ragioni contro il meccanico a cui aveva affidata la macchina per le riparazioni, dacchè la contravvenzione dipende dal fatto di un subordinato del meccanico e non dal fatto suo o di un suo subordinato. Ella però avrebbe agito prudentemente se subito dopo il sequestro della motocicletta ne avesse richiesta la restituzione al meccanico, il quale avrebbe dovuto così fare lui il deposito che ella in sua vece ha fatto. Per ciò che riguarda le regole per la circolazione delle motociclette, non posso che deplorare con lei, la vera confusione in cui ci troviamo. Gli uffici pubblici ai quali ci si rivolge rispondono che non hanno disposizioni nè ordini speciali; noi del Touring non abbiamo ancora avuto nessun comunicato ufficiale in proposito. Lo stato attuale della questione è che le norme dei velocipedi non vengono loro applicate e quelle degli automobili sono state loro sospese.

Avv. Cesare Agrati.

Giornali e Riviste.

Ringraziamo i seguenti signori per l'invio fattoci di *Annuari* e *Riviste* arretrate:

Antonio Agazzi, Bergamo; G. Albani, Monza; Giovanni Cima Ballerio, console di Massafiscaglia; Bobbio Giuseppe Virginio, Torino; E. L. Delle Piane, Genova; rag. Emilio Romano, Milano; colonnello Sardegna, di Mantova; Schiavetto rag. Guido, Treviso; Folloni dott. Antonio, Bologna; cav. uff. Alfonso Calandri, Angeli Carlo di Udine; Picciola ing. Luigi di Trieste; M. Multedo, Genova; Lazzè rag. Vittorio, Milano; A. Raggi, Roma; Sartori Edgardo, Torino; Taglioni Ettore, Bergamo;

Richiesta di numeri della " Rivista ".

Saremo assai grati a quei soci i quali, non conservando la raccolta, vorranno rispedirci la *Rivista* dicembre 1903 (edizione comune) e giugno 1903 (edizione di lusso).

Libri donati alla Biblioteca del Touring.

F. Apollonio, editore — *Mantova e Provincia*. Diario-Guida, 1904 F. Apollonio, editore, Brescia (pag. 423).

Diario-Guida della città e provincia di Brescia, 1904 (pagine 884).

Prof. D. Barduzzi, *Le Terme di S. Giuliano presso Pisa;* Siena, tip. lit. Sordo-Muti di L. Lazzeri, 1898 (pag. 51). Dono del Sig. *V. Casarosa.*

Karl Baedeker, *Italie Centrale - Rome.* Manuale del viaggiatore, con un panorama di Roma, una veduta del Foro Romano, una pianta riproducente gli stemmi dei Papi dal 1417 in poi, 13 carte e 50 planimetrie. Tredicesima edizione riveduta e aggiornata. Lipsia, Karl Baedeker, 1904 (v. recensione al prossimo numero).

Camera di Commercio di Milano, *Per l'attuazione della navigazione interna nella Valle Padana e nel resto d'Italia.* Convegno delle rappresentanze politiche ed amministrative delle regioni padane in Milano, presso la Camera di Commercio, 14 dicembre 1903 (pag. 56).

Circolo speleologico ed idrologico, *Le Grotte di Timau,* di Alfredo Lazzarini; Udine, 1904; tip. G. B. Doretti (pag. 17).

Piero Cornaglia, *I misteri del Sahara.* Avventure illustrate; 19° volume della serie *In giro pel mondo;* Biblioteca di viaggi ed avventure per la gioventù edita da Giulio Speirani e Figli, Torino, 1904 (pag. 259, L. 1). Dono dell'Editore.

P. Antonio De Michelis, *Amenità dei viaggi e Memorie contemporanee;* Milano, tip. Pirotta, 1831 (pag. 294).

Impresa di navigazione sul lago Maggiore, *Breve Guida per uso del viaggiatore sui piroscafi del lago Maggiore;* Milano, tip. Nazionale di V. Ramperti, ottobre 1903.

Prof. Carlo Marco, *Piccolo Dizionario Botanico.* Pubblicazione fatta a cura della *Sezione di Varallo del Club Alpino Italiano;* Varallo, Tip. Camaschella e Zanfa (pag. 651, L. 7).

Riccardo Ponzelli, *Sulle Alpi Dolomitiche* (due copie); Iesi, 1904 tip. Cooperativa (pag. 25).

Dott. Giovanni Santoponte, *Annuario della fotografia e delle sue applicazioni;* Roma, corso d'Italia, 43. Anno VI, 1904, di pag. 192, con annesso supplemento: *Vademecum* del fotografo pratico, pel 1904, di pag. 24. Descrive nuove formule, nuovi apparecchi, nuove applicazioni, nuovi libri, indice dei periodici, esposizioni, congressi, ecc. Legislazione e giurisprudenza fotografica, nuovi brevetti, varietà, ecc. Con 54 incisioni e 6 tavole L. 2. Per i soci del T., franco L. 1,50.

I negativi fotografici su pellicola e su carta. Piccolo manuale pratico di pag. 96, con 55 incisioni nel testo, L. 1,50.

Guida Savallo di Milano e Provincia pel 1904. — È la Guida per eccellenza per tutti quelli cui occorra orientarsi nei meandri della vasta industre metropoli lombarda. L'atteso volume numera quest'anno circa 2000 pagine e compendia realmente nei suoi più che centomila indirizzi, nelle svariate sue indicazioni la grande vitalità milanese. V'ha un diligente riassunto di quanto concerne il movimento economico del Regno, con speciale riguardo alla regione lombarda; nella parte dedicata alla provincia furono aggiunte le indicazioni relative alle frazioni dei singoli Comuni; nella parte cartografica s'è arricchito di 12 quadri topografici abbraccianti le zone dei nuovi quartieri.

A. Spuhler, *Comptoir de Phototypie;* Neuchâtel.

Mon Voyage en Italie. Album di lusso, in grande formato di 300 pagine di incisioni, con testo descrittivo. Riproduzioni fotografiche di quanto offre l'Italia di più interessante in fatto di paesaggi, vedute di città, capolavori d'arte, antichità, monumenti, ecc. (L. 25).

* * *

Real Velo Club Do Porto, *Relatorio Contas da Gerencia e Parecer do Conselho Fiscal. Gerencia de 1903;* 1904 (pag. 80).

Club Alpino Italiano - Sezione Ligure (Genova), *Rassegna Sezionale - Gite Sociali - Annuario pel 1904* (Anno 24° dalla fondazione).

Touring Club de France, *Annuario 1904: a)* Excursions et voyages; *b)* Annuaire des Pays étrangers; *c)* Annuaire Générale.

Touring Club Suisse, *Annuario 1904.*

Cyclist's Touring Club, *Annuario 1904.*

Union Vélocipédique de France, *Annuario 1904.*

Dansk Automobil Club, *Danmarks Landeveie 1903.*

Continental Caoutchouc und Guttapercha Compagnie di Annover, *Annuario 1904.*

* * *

È uscito in questi ultimi tempi a Torino un periodico quindicinale intitolato: ***L'Elettricità popolare,*** rivista illustrata per gli operai e gli studiosi di elettrotecnica.

I primi tre numeri di questa ottima pubblicazione dànno pieno affidamento che il fine che gli iniziatori si sono prefissi, cioè di volgarizzare in forma piana, dilettevole ed istruttiva le discipline elettriche, sarà pienamente raggiunto.

Ne è redattore capo l'ing. Emilio Marenco, insegnante nella Scuola popolare di Elettrotecnica in Torino, e vi collaborano spiccate notabilità della scienza e dell'industria.

La redazione è situata in via Palazzo di Città, n. 2, Torino.

DI QUA E DI LÀ

NELL'ANNO 2000. — Tutti vogliono prevedere e sapere come sarà il mondo nell'anno 2000; ed una tale curiosità tormenta anche il signor Louis de Meurville, che scrive sull'argomento un articolo sul *Gaulois* di Parigi. In quanto alle ferrovie egli dice che esse, di qui a cent'anni, non potranno più sostenere la lotta contro gli automobili, se non si trasformeranno completamente, con uno scartamento assai più grande, con vetture assai più larghe, nelle quali, senza sentire la menoma scossa, si possa leggere, scrivere, mangiare, dormire, farsi la barba, e trovare il *bar*, la biblioteca, il bagno; e tutto questo colla velocità di 150 chilometri all'ora. Il piroscafo, dall'Inghilterra a New York non potrà impiegare più di tre giorni. Ci saranno delle strade riservate agli automobili, fatte a bella posta, inclinate nelle svolte, incrociantisi con altre strade, solo mediante soprapassaggi e sottopassaggi; la velocità degli automobili non sarà inferiore ai 100 chilometri all'ora; nè quella degli omnibus e delle vetture sarà mai minore dei 50 chilometri; e si costruiranno tante e tante strade per le vetture, ciclisti, pedoni, che non resterà più alcun terreno per coltivare il grano. Chi vivrà, vedrà; e chi compilerà allora la *Rivista* del Touring (che uscirà allora, crediamo, giornalmente, in fascicoli di almeno 100 pagine) ne avrà da raccontare di belle!

L'OSSARIO DI MELEGNANO. — Mentre a Montebello, Palestro, Magenta, Solferino e San Martino le ossa dei caduti durante la guerra del 1859 per l'indipendenza italiana erano state raccolte in speciali monumenti, quelle dei caduti nella battaglia di Melegnano (avvenuta l'8 giugno, nel giorno stesso in cui il re Vittorio Emanuele II e l'imperatore Napoleone III entravano in Milano) non avevano

ancora avuto questo meritato onore. In quel breve, ma vivacissimo combattimento, i francesi, vincitori, ebbero circa 1200 fra morti e feriti, e gli Austriaci (che s'erano difesi strenuamente nel castello ed intorno ad esso) circa 1000. Restò morto il colonnello degli Zuavi, Paulze d'Ivoy; mortalmente ferito il generale austriaco, Röden. Anche a Melegnano, l'8 giugno p. v., verrà inaugurato l'ossario, sorto per pubblica sottoscrizione, a cui hanno partecipato, pur di recente, il re d'Italia ed il governo francese.

L'ossario (disegno dello scultore Domenico Barcaglia) sarà sormontato da un gruppo di due splendide statue, che qui riproduciamo come una primizia.

AMATO AMATI. — Vogliamo conservare anche qui la memoria di quest'uomo egregio, buono, intelligente, instancabile nello studio e nel lavoro, apostolo disinteressato ed entusiasta d'ogni opera buona; e ne vogliamo parlare brevemente, sia perchè egli contribuì possentemente a far conoscere l'Italia entro i confini segnatile dalla natura, sia perchè da lui partì la prima spinta all'impresa di cui dovremo di frequente occuparci: la purificazione delle carte geografiche da infiltrazioni di nomi esotici, inventati ed introdotti a solo scopo politico. Amato Amati nacque a Monza il 24 gennaio 1831; a 17 anni, nel 1848, prese parte alla guerra nel battaglione studenti; studiò poi a Pavia, ed ottenne il diploma per l'insegnamento della storia e geografia nelle scuole secondarie. Fu scrittore fecondissimo; e dei suoi numerosi scritti (oltre a' numerosi opuscoli ed articoli sul confine orientale d'Italia), ricorderemo il suo poderoso *Dizionario corografico d'Italia*, in otto grossi volumi (1864-1872) che, appena compiuta l'opera di liberazione della patria, rivelò l'Italia a sè stessa, e non è ancor stato superato da altre pubblicazioni del genere. Pochi mesi or sono, in una seduta dell'Istituto Lombardo, l'Amati propose che si facessero studî sulla toponomastica (in troppe carte imbastardita) delle provincie italiane non unite al regno; e quell'idea (su cui l'Amati insisteva da quaranta anni, in congressi, comizî, periodici, giornali) causò la nomina d'una commissione che cominciò subito gli studî in argomento, e che venne formata così: prof. Vigilio Inama, presidente; prof. Amato Amati, cav. L. V. Bertarelli, professore Ottone Brentari, avv. Riccardo Fabris (che tale studio propose nell'assemblea del Comitato di Milano della Dante Alighieri), prof. Gottardo Garollo; prof. Gino Gobbi, segretario. L'ottimo Amati, che era intervenuto pieno d'entusiasmo e d'idee alla prima riunione, partito per Napoli ove voleva prender parte al Congresso Geografico, sempre per trattare lo stesso argomento, a Roma, il 26 marzo, fu sorpreso dalla morte, lasciando in eredità agli amici, che non la dimenticheranno, la patriottica sua impresa.

LUIGI SUGANA. — Il conte Luigi Sugana, la sera del 27 marzo u. s., a Venezia, al teatro Goldoni, mentre col sindaco della città, conte Filippo Grimani, stava parlando dell'idea che al presente lo dominava (la ricostruzione del *Bucintoro!*) venne assalito da improvviso malore, e poche ore appresso era cadavere. Di lui, ingegno vivace, carattere strano, tipo simpatico, idealista impenitente, macchietta curiosa, si occuparono a lungo i giornali di Venezia; e noi qui dobbiamo ricordare l'ottimo Sugana per una circostanza alla quale nessuno accennò. Il Sugana fu... uno dei primi automobilisti d'Italia. Or sono circa 25 anni, quando abitava a Treviso, egli inventò una curiosa carrozza a quattro ruote, tutta di legno. In essa montava egli davanti ed un contadino di dietro; egli, maneggiando non so quale congegno, e il contadino lavorando di piedi come un indemoniato, riuscivano a far correre quel trabiccolo per le vie di Treviso, con grande fracasso e suscitando allegria. Il Sugana durò un bel pezzo in quel tramenìo; ma un bel giorno si stancò; piantò l'automobile precoce, e si accinse... a scrivere una tragedia. Il Guerrazzi disse d'aver scritto un romanzo per non aver potuto combattere una battaglia; il Sugana seppe fermarsi a tempo ed evitare una tragedia, preferendo lo scriverla. Chi saprebbe dirci qual fine fece l'automobile Sugana?

LA CASA DI TURATE. — Il 20 settembre del 1895 il comm. Giuseppe Candiani, in una riunione di veterani del 1848-1849, deplorava lo spettacolo, vergognoso per la patria, di molti vecchi soldati dell'indipendenza, lasciati nella più deplorevole miseria. L'idea di un ricovero per i veterani d'Italia (a somiglianza di quanto fanno tutte le nazioni civili) trovò appoggio; si raccolsero fondi, e il 10 ottobre 1896 si era già in grado di comperare allo scopo il vasto palazzo già Ala-Ponzoni, a Turate, in provincia di Como; ed i tre promotori, l'*a, b, c* della Casa (Amato Amati, Giacinto Bruzzesi, Candiani Giuseppe), poterono inaugurare, il 4 marzo 1899, il doveroso ricovero, che contiene ora oltre 60 veterani. Solo col mezzo della pubblica beneficenza si potè trascinare l'esistenza della Casa; ma ora finalmente il Parlamento ha per essa votato un assegno annuo di L. 50 000, col che sarà possibile compiere altri ricoveri urgenti. In questi ultimi anni la Casa di Turate fu meta frequente di gite ciclistiche, passeggiate ginnastiche e scolastiche, feste degli alberi.

ROVERETO. — Di Rovereto, la gentile seconda città del Trentino, tutti parlarono negli scorsi giorni, a proposito dell'università italiana che tutti gli Italiaui dell'Austria vogliono intera a Trieste, e che il governo vorrebbe dare, ridotta ad un quarto, a Rovereto. In quella città, che per quasi un secolo (dal 1417 al 1510) fu sotto Venezia, si pensa ora di far dipingere (nel palazzo municipale, eretto nel 1476 dal podestà Paolo Veniero), un affresco che rappresenti la dedizione di Rovereto alla repubblica veneta; ad a tale proposito l'ottima rivista *Tridentum* pubblica alcune notizie storiche inedite, che potranno giovare alla concezione pittorica del dipinto. Secondo le *Vitae ducum* di Marin Sanudo, il 4 ottobre del 1416 le truppe venete si sarebbero impadronite della terra di Rovereto, resa loro a patti da Aldrighetto Castelbarco; il Castruncolo però, rimasto in possesso di costui, solo per grossa somma di danaro sarebbe stato ceduto dal castellano. Altri documenti però proverebbero che soltanto in seguito ai patti conchiusi il 5 dicembre con Aldrighetto, il quale riotteneva invece la terra, i Veneziani siano entrati nel Castruncolo. Nel 1417, in seguito a nuovi patti, le truppe venete occuparono, oltre il Castruncolo, anche la borgata di Rovereto, e nello stesso anno 1417 il provveditore veneto di Beseno andò a stabilirsi invece a Rovereto. In questi tempi la borgata era cinta tutta intorno dalle mura castrobarcensi, una parte delle quali, ben conservata, ancora si vede. La parte più bella del Castello di Rovereto, ora caserma, è

il torrione rotondo, fabbricato dai Veneziani nel 1492, e dominante la strada della Vallarsa.

Comunicati e notizie del Touring

Deliberazioni del Consiglio.

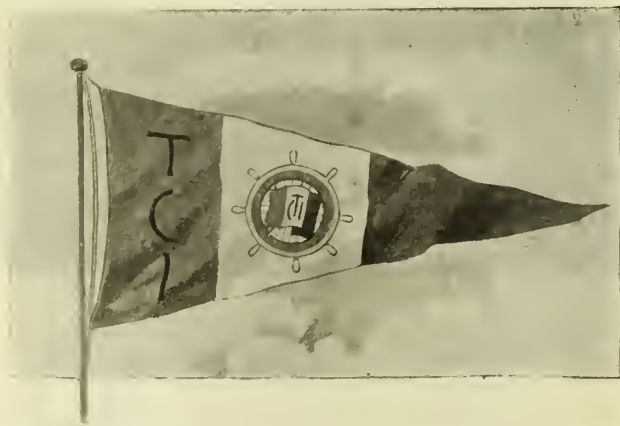
In sue recenti sedute il Consiglio direttivo del T. C. I. ebbe ad occuparsi fra l'altro degli affari seguenti:

DIMISSIONI

Furono annunciate le dimissioni dei consiglieri avv. Cesare Agrati e comm. Giovanni Silvestri. Essendo riuscite vane al momento le pratiche per rimuoverli dal loro proposito, se ne prese atto.

All'avv. Agrati, che per sei anni fu a capo delle sezioni legale e alleanze, spiegandovi intelligentissimo zelo per la buona causa del turismo e pel buon nome del Touring, il Consiglio conferì una medaglia d'oro a ricordo delle di lui benemerenze.

IL GUIDONE DEL T.

Soddisfacendo a proposte, a più riprese manifestate da parecchi soci, venne deciso di adottare un distintivo per i veicoli natanti, siano semplici imbarcazioni, o piccoli o grandi navigli, che appartengano a soci del Touring. Il guidone prescelto, a foggia triangolare allungata, è composto del tricolore nazionale con nel campo verde, accanto all'asta, le cifre del T. C. I. poste perpendicolarmente, con nel campo bianco la ruota timoniera avente nel centro la sigla del T.

GUIDINE FERROVIARIE

Presa cognizione del buon esito della pubblicazione del primo gruppo (di 3 opuscoli) delle piccole *Guide ferroviarie* edite dal T., si decise di proseguire l'esperimento inteso a favorire il turismo nelle zone percorse dalle nostre linee ferroviarie, pubblicando prossimamente e mettendo in vendita altre sei guidine che riguarderanno le linee Milano-Genova, Genova-Spezia-Pisa, Genova-Ventimiglia-Nizza, Verona-Venezia, Bologna-Firenze, Firenze-Roma.

PEL CONGRESSO DELLA L. I. A. T.

Si deliberò di domandare l'inclusione nell'ordine del giorno del congresso della Lega Internazionale delle Associazioni Turistiche, che si adunerà a Vienna fra il 10 e il 13 giugno, delle due proposte seguenti del T. C. I.:

1. " Proposta d'unificazione della forma dei trittici esistenti, allo scopo di creare un *Libretto d'identità a volanti* — conforme al modello e alle proposte antecedentemente sottomesse dal T. C. I. ai congressi di Ginevra e d'Amsterdam — valevole per la libera circolazione internazionale degli automobili nei paesi dove il sistema del trittico è in vigore e l'unificazione proposta sia riconosciuta ".

2. " Presentazione dei cartelli indicatori e stradali adottati dal T. C. I. e sua domanda di riconoscimento, da parte della L. I. A. T., dei quattro nuovi tipi di cartelli fatti per segnalare *strada interrotta — strada accidentata — rallentare — cunetta* ".

NUOVA SEDE SOCIALE

Venne esaminato il preventivo di spesa per l'assetto della nuova sede sociale, in via Monte Napoleone, 14, ove gli uffici del T. potranno essere interamente trasferiti in giugno, e si diede mandato alla Direzione e all'apposita Commissione consigliare (rag. Moro e ing. Binda) per l'esecuzione.

Guide di linee ferroviarie.(*)

Sono già state spedite a tutti i sottoscrittori le tre guide ferroviarie Milano-Torino, Milano-Genova, Milano-Bologna.

Per la nuova impresa iniziata dal Touring ci sono già pervenute numerose congratulazioni e lodi, delle quali ringraziamo vivamente, e dalle quali ci sentiamo incoraggiati a continuare attivamente una pubblicazione che trovò un'accoglienza così lusinghiera.

Ricordiamo che cadauna guida (circa 40 pagine, numerose incisioni, carta geografica) costa cent. 50; e che i soci del Touring, che inviano direttamente L. 1 alla Direzione, ricevono, a ritorno di corriere, tutte e tre le guidine franche di porto.

(*) Vedi articolo a pag. 154.

Sono ora in corso di pubblicazione le Guide comprese nel secondo gruppo: Milano-Genova, Genova-Pisa, Genova-Ventimiglia-Nizza.

Anche per esse si accettano prenotazioni da parte dei soci, i quali, inviando L. 1, riceveranno, appena pronte, queste tre guide di regioni interessantissime.

Saremmo assai grati a quei soci che ci inviassero fotografie di edifici, monumenti, dettagli di paesaggio visibili da un punto qualsiasi d'una o dell'altra delle linee predette. I loro nomi saranno ricordati nella guida in cui la rispettiva fotografia fosse pubblicata.

Saremo pure grati a tutti quei soci che ci useranno la cortesia di indicarci eventuali imperfezioni o lacune nelle singole guide ferroviarie. Delle osservazioni terremo conto nelle future edizioni, ricordando i nomi di chi ce le ha inviate.

Il Touring agli albergatori.

Venne pubblicato, con questo titolo, ed in 12000 copie, l'opuscolo alla cui compilazione ha atteso una speciale commissione.

Dopo poche parole di presentazione, l'opuscolo passa a trattare della distribuzione degli ambienti di un albergo, del riscaldamento e ventilazione, illuminazione, sala da pranzo, camera da letto, cucina, latrine, gabinetto di *toilette*, bagno, pulizia in generale, servizio in generale, prezzi e mancie. Chiuse l'opuscolo il « decalogo dell'albergatore ».

Il concetto che informa l'opuscolo (che si presenta in veste assai elegante, e che viene distribuito gratuitamente, a scopo di propaganda) è riassunto dalle seguenti parole dell'introduzione:

« Con queste poche pagine noi non ci rivolgiamo ai grandi alberghi delle principali città, dei quali molti nulla hanno da invidiare ai migliori alberghi stranieri; di qualcuno di essi parlerà, di quando in quando, la *Rivista* del Touring, più per dar notizia dei progressi italiani su questo campo, che colla pretesa di offrire modelli da imitarsi, ma ci rivolgiamo specialmente agli alberghi delle piccole città, delle borgate, delle vallate alpine, dai quali nessuno pretende il lusso, ma nei quali ormai è assolutamente necessario introdurre quei miglioramenti (specialmente nei riguardi della pulizia), senza di cui i forestieri o non vengono o, se vengono, non si fermano.

« Noi ci limiteremo adunque ad indicare quelle migliorie e quei perfezionamenti che sono richiesti dalle consuetudini ed esigenze della vita odierna, migliorie e perfezionamenti per i quali il Touring sarà ben lieto di dare speciali consigli, per rendere tali migliorie facilmente applicabili ed alla portata di ognuno.

« Questa nuova estrinsecazione dell'opera del Touring, che ha a tale scopo nominata una speciale commissione, potrà però raggiungere un risultato pratico soltanto se essa troverà la favorevole cooperazione dei signori albergatori, e se essi si persuaderanno che tale opera è rivolta specialmente alla tutela dei loro interessi ».

Spedizione
della Guida e Carta della Lombardia.

La nuova edizione della *Guida della Lombardia* di L. V. Bertarelli è pronta. Essa consta di tre volumi legati in tela, di oltre 1000 pagine complessive, con 1000 profili e descrizione itineraria di 2300 tronchi di strade.

La *Carta topografica della Lombardia*, annessa alla guida, alla scala di 1 : 100000, è formata di 6 fogli, di cm. 90 × 65 ciascuno.

E siccome l'I G. M. per sopravvenuta urgenza del Ministero della Guerra ha dovuto ritardare la consegna delle Carte e si è riservato di completarla nel corrente mese di maggio, per non far attendere più oltre i sottoscrittori, si sta facendo intanto ad essi la spedizione dei *tre Volumi della Guida*. Le Carte seguiranno al più presto, appena gli ultimi fogli saranno pervenuti al T.

Si sollecitano vivamente i sottoscrittori che hanno solo versato una parte dell'ammontare della Guida a mandare al più presto il saldo.

Chiusa definitivamente la sottoscrizione col 30 aprile (come fu annunciato nell'Assemblea Generale dei Soci) dal primo maggio corr. la " Guida della Lombardia „ (con annesse carte) viene messa in vendita ai Soci ai seguenti prezzi netti per il 1904:

Alla sede del Touring	L. 8, —
A domicilio: a Milano	» 8, 25
Franche di porto nel resto d'Italia	» 8, 60
» » » in Austria-Ungheria, Francia, Svizzera	» 9, 25
Franche di porto nel Belgio, Germania, Gran Bretagna	» 9, 75
Franche di porto negli altri paesi dell'Unione Postale, aggiungere, al prezzo di L. 8, le spese d'invio a mezzo pacco postale.	
Pei non Soci il prezzo della Guida è di . .	» 16, —

La spedizione ai nuovi sottoscrittori verrà fatta appena ultimata quella dei prenotati.

Il Touring s'impegna a mantenere questi prezzi soltanto per tutto il 1904, salvo che in precedenza venga esaurita l'edizione.

Annuario 1904.

Alla stampa dell'*Annuario 1904* si lavora alacremente, senza interruzione; la maggior parte dei fogli è già stampati, e fra non molto il volume, per il quale non si risparmiarono cure, sarà pronto.

Comuni soci del Touring.

Ben nove sono i Comuni della provincia di Benevento che, su proposta dell'egregio capitano Giuseppe Venditti, si fecero soci del Touring; e precisamente i comuni di Cerreto Sannita, Solopaca, Castelvenere, Amorosi, Melizzano, S. Lorenzo Maggiore, Frasso Telesino, Pontelandolfo, Casalduni. C'è la quasi sicurezza che si faranno presto soci anche i comuni di Faicchio, San Lupo, San Salvatore Telesino, Morcone. Se numerosi fossero i capitani Venditti, raggiungeremmo presto la meta che ci siamo prefissa: vedere inscritti nell'elenco dei soci del Touring tutti i Comuni italiani, nessuno eccettuato.

NECROLOGIO

Carola Rolla ved. Vigliardi-Paravia.

La mattina dell'11 aprile, a Torino, improvvisamente, moriva la signora Carola Rolla ved. Vigliardi-Paravia, madre veneratissima dell'amato segretario generale del Touring cav. Innocenzo Vigliardi-Paravia.

A lui, a tutti i figli dell'estinta, così duramente colpiti in quanto avevano di più caro, le nostre condoglianze più sentite e sincere.

I funerali (ai quali il Consiglio generale del Touring era rappresentato da L. V. Bertarelli) riuscirono solenni, e dimostrarono quanto larga parte prese la cittadinanza torinese alla sventura della patriarcale famiglia.

CONSOLATO

DECIMOQUINTO ELENCO CONSOLARE
per il biennio 1903-1904
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

ITALIA.

Città di Castello . .	Gaveglio dott. Dante.
Feltre	Felici cap. Pio.
Gallarate	La Croix Riccardo.
Lucca	Bagini ing. Filippo.
Pralungo	Bracco Oddone Francesco.
Udine	Bittante Antonio.

ESTERO.

Boston-Mass. (S. U. A.)	Giara ing. Tullio.
Delafield, Wisc. (S.U.A.)	Tealdi Aubrey William.

SEZIONE MEDICA

MEDICI DEL T. C. I.

Decimosesto elenco pel biennio 1903-1904 in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

ITALIA.

Angri . . . . . . Squillante dott. Salvatore, via Carlo Doria, 68.
Assemini . . . . . De Plano dott. Roberto —
Brisighella . . . . Ceroni dott. Giovanni, porta Gabalo, 3.
Gallarate . . . . . Carinelli dott. Piero, via L. Borghi.
Foggia . . . . . . Telesforo dott. Roberto, via Ortovecchio, 38.
Ghilarza . . . . . Derin dott. Antonio, via Maggiore.
Parma . . . . . . Ceccherelli dott. Giuseppe, via Vitt. Eman., 186.
Prà . . . . Tiscornia dott. Eugenio.

FARMACISTI.

Bagni Montecatini . Farmacia Citti, R. R. Stabilimenti.
Reggio Emilia . . . Farmacia Nuova, via Emilia S. Pietro, 25.
S. Margherita Ligure Farmacia Mazzi —

CONSULENTI LEGALI

NOMINE A CONSULENTI

pel biennio 1903-1904 in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Castelfranco Veneto . Pellizza'i Valentino.
Lecco . . . . . . Mojolo Mario.

Alberghi affiliati al T.[1]

Decimottavo Elenco

(*Vedi il Decimosettimo nella* Rivista *di aprile*).

ALASSIO — *Alb. Centrale*, cat. *C* — cam. 1,50, a due letti 2,50; pasti 1 - 2 - 3. Ristorante con lista senza prezzi. Per il personale di servizio cam. 1; pensione completa 4,50. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 6 automobili.

ARENZANO — *Ristorante dei Velocipedisti*, cat. *C* — cam. 1,50, a due letti 2,50; nella stagione dei bagni 2; a due letti 3; pasti 0,70 - 2 - 3, netti di sconto. Ristorante con lista con prezzi. Sconto 10 per cento. Rimessa per 3 automobili, L. 1 al giorno.

ARONA — *Alb. Giardino* con ristorante, cat. *C* — cam. 1,50; a due letti 2,50 (prezzi netti di sconto); pasti 0,50 - 2 - 3. Ristorante con lista coi prezzi. Sconto 10 per cento. Rimessa per automobili.

BRESCIA — *Alb. Panteo*, cat. *C* — cam. 1,75 (calorifero cent. 25); pasti 0,50 - 2 - 3. Ristorante con lista coi prezzi. Per il personale di servizio cam. 1. Sconto 10 per cento sul conto totale.

S. GIMIGNANO — *Alb. Centrale*, cat. *C* — cam. 1,50; pasti 0,80 - 2,50 - 3,20. Sconto 25 per cento sul conto totale. Rimessa per 4 automobili.

GENOVA — *Hôt. Continental des Etrangers*, cat. *B* — cam. verso strada I e II p. 5, III p. 4, IV p. 3,50; interne IV p. 4,50; pasti 1,20 - 3,50 - 5. Ristorante con lista coi prezzi. Per il personale di servizio cam. 2, pensione completa 7. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 1 automobile.

Hôt. Union (piazza Campetto), cat. *C* — cam. 2,50 - 3, camera per toeletta 1; pasti 1 - 2,50 - 3,50. Ristorante con lista coi prezzi. Per il personale di servizio cam. 2; pensione completa 6. Sconto 10 per cento sul conto totale.

PINEROLO — *Alb. Campana*, cat. *C* — cam. 2; pasti 0,80 - 3 - 4. Ristorante con lista senza prezzi. Per il personale di servizio cam. 1,25. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 10 automobili.

SALSOMAGGIORE — *Hôt. Centrale Bagni*, cat. *A* — cam. verso strada terreno I e II p. 4, III p. 3,50; a due letti terr. e I p. 7, II e III p. 6; interne terreno I e II p. 3,50, III p. 3; a due letti terreno, I e II p. 6, III p. 5; cam. per toeletta 1,50; pasti 1,50 - 3,50 - 5. Ristorante con lista senza prezzi. Per il personale di servizio, cam. 1,50; pensione completa 5. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per automobili.

VERONA — *Hôt. Londres, Royal Deux Tours*, cat. *A* — cam. verso strada I p. 6, II p. 5; interne ammezzato, 4, I e II p. 5; cam. per toeletta 1; pasti 1,50 - 3 - 5 senza vino. Ristorante con lista coi prezzi. Per il personale di servizio cam. 2, pensione completa 7. Prezzi netti di sconto. Rimessa per 3 automobili, da L. 3 a 5 al giorno.

N.B. — L'*Hôtel Continental* a Genova ha modificato i prezzi come sopra. — L'*Hôtel Union*, pure a Genova, sostituisce l'*Hôtel Confidenza*.

(1) Le indicazioni col numero romano indicano i piani degli alberghi, quelle coi numeri arabi, i vari prezzi per i singoli piani.
Sotto la denominazione di pasti s'intendono il caffè e latte completo, colazione e il pranzo; nei prezzi indicati è sempre compreso il vino.

Meccanici del T. C. I.

Decimoterzo elenco.

Seconda categoria.

Arona . . . . . . Ditta F.lli Cappa A.M.C., piazza Genova, 5.
Chifenti. . . . . . ,, ,, Casell s M.C. —
Genova . . . . . . ,, ,, Picollo A.M.C., via XX Settembre, 5.
Mortara. . . . . . ,, Folcini Gasp. M.C., corso Garibaldi.
Saluzzo. . . . . . Canale Bartolome › A.M.C. —
Verona . . . . . . Colli Giacomo A.M.C., via Leoni, 6.
,, ... Pederzoli Palmiro A.M.C., via XX Sett., 106.

Terza categoria.

Sondrio . . . . . Vedrini Eliseo piazza Cavour, 123

Garages del T. C. I.

Prima categoria.

Biella . . . . . . Ditta Magliola Ettore e figli, via Mazzini.
Genova. . . . . . Automobil Garage, via XX Settembre, 33.
Milano . . . . . . Auto-Garage Milano, via Vivaio, 12.
,, ... Bianchi Edoardo, via Nino Bixio, 21.
,, ... Ceirano Giovanni e C., porta Tenaglia, 9.
Napoli . . . . . . Società Napoletana Autom., via Mergellina, 56.
Roma . . . . . . Soc. Ital. per Aut., piazza S. Luigi de'Françesi, 28.
Torino . . . . . . Auto-Garage Intern., corso Mass. d'Azeglio, 58.

Seconda categoria.

Torino . . . . . . Hôtel du Nord, via Roma, 34.
Verona . . . . . . Colli Giacomo, via Leoni, 6.

Terza categoria.

Novara . . . . . . Moggio Luigi, corso Cavour.
,, ... Ditta G. Vecchio e Figli, via Solferino.

Affiliamenti benzina.

Col giorno 31 marzo u. s. sono cessati i depositi di Touringbenzina e lubrificanti per lasciar posto agli attuali affiliamenti i quali sono regolati come segue:

a) L'affiliato non potrà vendere ai soci del Touring e alle Associazioni Confederate i prodotti ad un prezzo superiore a quello fissato, che verrà pubblicato nella *Rivista* e nell'*Annuario* e si troverà anche segnato in un libro di cui sarà munito ogni affiliato. Salvo indicazioni speciali, nei prezzi indicati sono compresi i dazi, ove questi esistono.

b) Ciascun affiliato terrà dei bidoni pronti ad un determinato prezzo.

c) Terrà pure almeno uno dei lubrificanti approvati dal Touring.

d) L'orario d'apertura dei negozi sarà indicato nella *Rivista*. Nei giorni festivi verrà indicato un ricapito nei casi in cui l'affiliato non tenga aperto il proprio esercizio tutto il giorno.

e) Ogni affiliato dovrà tenere a disposizione degli acquirenti una bilancia, un imbuto con reticella, un termometro-densimetro portante la marca del T. ed il libro sopra indicato sul quale gli acquirenti potranno esprimere la loro soddisfazione o le loro lagnanze.

Siamo lieti di poter pubblicare un primo elenco di afliati; e confidiamo che i soci, mantenendosi alieni sia da eccessive pretese che da corrività dannose, daranno a un così esteso servizio quella cooperazione che è indispensabile al suo buon andamento.

Primo Elenco affiliamenti benzina e lubrificanti.

1. ACQUI — **Dealexandris Fratelli**, Drogheria, *corso Bagni*, *3*. — Benzina: 695/700 L. 1,05 chg. Con bolla di transito L. 0,95 chg. In damigiane, tara fissa chg. 10 per damigiana, L. 1,— chg. — Orario: feriale, dalle 6 alle 22; festivo, dalle 6 alle 12; dopo chiamare i proprietari stessa casa.
2. ALBENGA — **Pagliari dott. Cesare E.**, Farmacia dell'Ospedale, *via XX Settembre*, *2*. — Benzina: 695/700 L. 1,08 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 22; campanello per la notte.
3. AOSTA — (Comune aperto) — **Apostolo Carlo, Ditta**, Drogheria, *piazza Carlo Alberto*, *7*. — Benzina: 695/700 L. 0,95 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 5 alle 22; dopo, chiamare la proprietaria, vedova Apostolo, nella stessa casa.
4. ARDENZA — (Fuori cinta daziaria) — **Meschini Fratelli**, Drogheria-Liquori, *via Littorale*, *187*. — Benzina: 670/680 L. 1,10 chg.; 695/700 L. 1,— chg. — Orario: servizio a tutte le ore diurne eccettuati i giorni di Capo d'Anno e Pasqua nelle ore pomeridiane. Per la merce in latte anche nelle ore notturne sino alle 22.

5. ARDENZA — (Fuori cinta daziaria) — **Meschini Fratelli**, Drogheria-Liquori, *via del Mare, 1.* — Benzina: 670/680 L. 1,10 chg.; 695/700 L. 1,— chg. — Orario: servizio a tutte le ore diurne eccettuati i giorni di Capo d'Anno e Pasqua nelle ore pomeridiane. Per la merce in latta anche nelle ore notturne sino alle 22.

6. ARENZANO — **Sturla Lazzaro** „ Ristorante Velocipedisti ", *corso Umberto I, 35* (via principale, strada maestra). — Benzina: 695/700 L. 1,10 chg. — Orario: feriale e festivo dalle 6 alle 24.

7. ARONA — (Comune aperto) — **Augusto Broglia & Fratelli**, Fabbrica velocipedi e mot cicli, *corso Carlo Bedlchi, 3.* — Benzina: 695/700, per quantitativi inferiori a chg. 5, L. 1,— chg., per più di chg. 5, L. 0,95 chg. — Orario: feriale e fest'vo, in inverno, dalle 7 alle 17; in estate, dalle 6 alle 20.

8. ASCOLI PICENO — **Sestilli Leopoldo**, Droghe Coloniali, *piazza del Popolo, 4* — Benzina: 695/700 L. 1,15 chg. — Orario: feriale, dalle 7 alle 20; festivo, dalle 7 alle 14; recapito stessa casa, in inverno, dalle 7 alle 17, in estate dalle 6 alle 20.

9. AVEZZANO — (Comune aperto) — **Ferrini Emilio e Figlio**, Farmacia, *piazza Castello, 125-124.* — Benzina: 670-680 L. 1,30 chg. 695/700 L. 1,— chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 10.

10. BAGNI DELLA PORRETTA — (Comune aperto) — **Francia Luigi**, Sale-Tabacchi-Drogheria, *piazza Vittorio Emanuele di fronte alla Cassa di risparmio, 10.* — Benzina: 695/700 L. 1,15 chg. — Orario: tutto il giorno compresi i festivi; alla notte domandare all'Albergo vicino.

11. BELLANO — (Comune aperto) — **Proserpio Angelo**, Biciclette, *via Umberto I, 133.* — Benzina: 695/700 L. 1,05 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 5 alle 20.

12. BELLUNO — (Fuori cinta daziaria) — **Luzzatto Giovanni**, Negoziante, *via Garibaldi, 20.* — Benzina: 695/700 L. 1,— chg. — Orario: feriale, dalle 7 alle 21; festivo, dalle 7 alle 15; dopo, recapito nella stessa casa.

13. BERGAMO — (Fuori cinta daziaria) — **Richelmi A. L.**, Drogheria, *via XX Settembre, 45.* — Benzina: 695 700 L. 0,92 chg. — Orario: feriale, dalle 6 alle 21; festivo, dalle 6 alle 12; dopo recapito nella stessa casa I piano.

14. BIELLA — (Comune aperto) — **Penna Serafino**, Drogheria, *via Umberto, 6.* — Benzina: 695/700 L. 0,90 chg. — Orario: feriale, dalle 7 alle 19; festivo, dalle 7 alle 12; dopo, recapito nella stessa casa.

15. BOLOGNA — **Grazia e Fiorini**, Drogheria, *via Indipendenza, 17,* (*fuori porta Azeglio*) — Benzina: 695/700 L. 1,— chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 7 alle 19 e, volendo anche dopo, in luogo.

16. BORGO S. LORENZO — (Comune aperto) — **Arquint Alberto e C.**, Drogheria, *piazza Cavour, 1.* — Benzina: 695/700 per meno di chg. 5, L 1,10 chg; da 5 a 10 chg., L. 1,05 chg.; oltre 10 chg., L. 1 — chg. — Orario: dal 1° aprile al 31 maggio, dalle 6 alle 21; dal 1° giugno al 31 agosto, dalle 6 alle 22; dal 1° settembre al 31 marzo, dalle 7 alle 21, tanto feriale che festivo.

17. BORGOSESIA — (Comune aperto) — **Villa Giuseppe**, Drogheria, *piazza Vittorio Emanuele.* — Benzina: 680/690 L. 1,— chg. — Orario: feriale e festivo, tutto il giorno; alla notte suonare il campanello all'Albergo Bretagna.

18. BRA' — **Bianchi Carlo**, Farmacia, *via Vittorio Emanuele, 34.* — Benzina: 695/700 L. 1,10 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 5 alle 22.

19. BRESCIA — (Fuori cinta daziaria) — **Coppi Filippo**, Drogheria, *corso Zanardelli. 21.* — Benzina. 695/700 L. 0,95 chg. — Orario: feriale dalle 7 alle 22, festivo, ricapito nella stessa casa.

20. BRESCIA — **Guarneri Fratelli**, Drogheria Centrale, *piazza Comune, 2.* — Benzina: 670 680 L. 0,95 chg. — Orario: feriale, dalle 6 alle 21; festivo, dalle 8 alle 12; dopo, recapito al vicino Caffè Pasqua.

21. CAMERLATA — (Comune aperto) — **Vedova di Grigioni Gioachimo e Figli**, Drogheria, *via Vecchia, 14.* — Benzina. 695/700 L. 1,— chg. — Orario: feriale dalle 6 alle 21; festivo, dalle 6 alle 12 circa; recapito alla Trattoria Due Merli.

22. CARPI — (Comune aperto) — **Coccolesi Bernardo**, Drogheria, *via Alberto Pio, 36.* — Benzina: nazionale, 690/700 L. 0,90 chg.; di Germania, 670/680 L. 1,— chg. — Orario: feriale, dalle 7 alle 22; festivo, dalle 7 alle 12, dopo, e sino alle 22, presso l'Albergo del Turco.

23. CASALBUTTANO — (Comune aperto) — **Lazzari Roberto**, Drogheria, *via Felice Cavallotti, 2.* — Benzina: 680.690 L. 1,10 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 21.

24. CASTEGGIO — (Comune aperto) — **Verdi Antonio**, Drogheria, *piazza Cavour, 14.* — Benzina: 695 700 a L. 1,— chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 22.

25. COLICO — (Comune aperto) — **Belli Giuseppe**, Commerciante, *via Vittorio Emanuele, 44.* — Benzina: 695 700 L. 0,95 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 7 alle 21; in altre ore nella stessa casa.

26. COMO — (Comune aperto) — **Colombo Paolo**, Drogheria, *via G. Albertolli, 13.* — Benzina: 690/700 L. 0,87 chg. — Orario: feriale dall'alba alle 22; festivo dal mattino alle 18; ricapito stessa casa.

27. COMO — (Comune aperto) — **De Ponti Romeo già Saidarini**, Drogheria, *via Plinio, 8.* — Benzina: 695/700 L. 0,90 chg. — Orario: feriale dalle 7 alle 21, festivo dalle 7 alle 16; ricapito Grand Hôtel Volta.

28. COMO — (Comune aperto) — **Vedova di Grigioni Gioachimo & Figli**, Drogheria, *via Milano. 73-75.* — Benzina: 695 700 L. 1,— chg. — Orario: feriale, dalle 6,30 alle 21, festivo dalle 6,30 alle 15 circa; ricapito Albergo Agnello, via Ospedale.

29. CREMA — (Fuori cinta daziaria) — **Ziglioli Ezechiele**, Drogheria, *sobborgo Cresmiero. 16.* — Benzina: 695 700 L. 1,— chg. — Orario: feriale, dalle 7 alle 20; festivo, dalle 7 alle 12; recapito all'Albergo Benpensata, sobborgo Cresmiero.

30. CREMONA — (Fuori cinta daziaria) — **Bonezzi & Bonvicini**, Drogheria, *via Giudecca, angolo corso Vittorio Emanuele.* — Benzina. 695/700 L. 1,— chg. — Orario: feriale, dalle 7 alle 20; festivo, dalle 7 alle 13; recapito piazza Cavour, 13, dirimpetto al negozio.

31. CUNEO — **Piovano G. e C.**, Biciclette e motociclette, *piazza Vittorio Emanuele, palazzo Cassin, 2.* — Benzina: 670/680 L. 1,— chg. — Orario: feriale, d'estate, dalle 6 alle 20; d'inverno, dalle 8 alle 19; festivo, dalle 9 alle 22; dopo recapito presso l'albergo della « Barra di Ferro » o a quello di « Superga ».

32. DESENZANO — (Comune aperto) — **Arrivabene Vincenzo**, *piazza Umberto I* — Benzina: 695/700 L. 1,— chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 22; recapito stessa casa.

33. EDOLO — (Comune aperto) **Bona Vittorio**, Farmacia, *via Porro, 149.* — Benzina: 695 700 L. 1,14 chg. — Orario. feriale e festivo, dalle 6 alle 22; recapito stessa casa.

34. ESTE — (Comune aperto) — **Giacon e Polacco**, Ferramenta, metalli e officina meccanica, *via Cavour, 37.* — Benzina: 695/700 L. 1,10 chg. — Orario: feriale e festivo, tutto il giorno; recapito stessa casa.

35. FAENZA — **Vassura Paolo e Figlio**, Drogheria, *piazza Vittorio Emanuele, 90.* — Benzina: 670/680 L. 1,10 chg.; 695/700 L. 1,— chg. — Orario: feriale, dalle 6 alle 13 e dalle 15 alle 21; festivo, dalle 6 alle 13; nelle ore di chiusura, recapito presso « Albergo Vittoria ».

36. FANO — **Battistelli Camillo**, Drogheria, *corso Vittorio Emanuele, 56 bis.* — Benzina. 670/680 L. 1,10 chg. — Orario: feriale, dalle 6 alle 13 e dalle 15 alle 20; festivo, dalle 6 alle 13 e dalle 17 alle 20; recapito stessa casa.

37. FERRARA — (Comune aperto) - **Mozzi e C.**, Drogheria-Bottiglieria, *piazza Pace, 27 29.* — Benzina. 695/700 L. 1,— chg. — Orario: feriale e festivo, in estate, dalle 6,30 alle 23; in inverno, dalle 7,30 alle 23,30.

38. FIRENZE — **Alberti Giuseppe**, Garage, *via delle Porte Nuove, 8.* Benzina: 695/700 L. 0,95 chg. — Orario: feriale e festivo, in inverno, dalle 7 alle 17, in estate, dalle 6 alle 20

39. FIRENZE — **Alberti Giuseppe**, Garage, *via dei Pucci, 6.* — Benzina. 695 700 L. 0,95 chg. — Orario: feriale e festivo; d'estate, dalle 6 alle 20; d'inverno, dalle 7 alle 17.

40. FORLI' — **Manoni Stefano**, Drogheria, *via Torri, 8.* — Benzina: 670 680 L. 1 10 chg; 695/700 L. 1 05 chg. — Orario. feriale e festivo dalle 6 alle 21; recapito nella stessa casa.

41. ISEO — (Comune aperto) — **Grossi Francesco**, Albergo Leon d'Oro, *via Rosa Gabriele, 27.* — Benzina: 695 700 L. 1,— chg. — Orario: diurno e notturno.

42. LECCO — (Fuori cinta daziaria) — **De Toma C. & C.**, Drogheria, *via Cavour, 6.* — Benzina: 670/680 L. 1,— chg; 695 700 L. 0,90 chg. — Orario: feriale, dalle 5,30 alle 21, festivo, dalle 5,30 alle 12; dopo, recapito presso l'Albergo « Croce di Malta ».

43. LEGNAGO — (Fuori cinta daziaria) — **Villani Luigi**, Farmacia Drogheria, *via Garibaldi, 15.* — Benzina: 695 700 L. 1,— chg. — Orario: feriale, dalle 6 alle 19, festivo, dalle 6 alle 11; recapito presso il meccanico Poggiola Tertulliano, stessa via dirimpetto al negozio Villani.

44. LIVORNO — (Fuori cinta daziaria) — **Ebert Augusto**, Droghe, Medicinali, ecc., *via delle Cateratte, 56.* — Benzina: 695 700 L. 1,04 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 8 alle 18; recapito in via Cairoli, 10 (entro cinta daziaria).

45. LIVORNO — **Ebert Augusto**, Droghe, Medicinali, ecc., *via Cairoli, 10.* — Benzina: 695/700 L. 1,10 chg. — Orario: feriale dalle 7 alle 21, festivo, dalle 7 alle 14; recapito presso Alberghi: « Giappone », « Angleterre », « Campari », « Anglo-Americain ».

46. MANTOVA — (Fuori cinta daziaria) — **Miglioli Arturo**, Droghe, Medicinali, *piazza Purgo, 8.* — Benzina: 670/680 L. 1,15 chg., 695/700 L. 1,— chg. — Orario: feriale, dalle 7 alle 21,30; festivo, dalle 7 alle 14; recapito presso l'Albergo Aquila d'Oro.

47. MANTOVA — (Fuori cinta daziaria) — **Landi & C.**, Drogheria, *via Lunetta di S. Giorgio, 5.* — Benzina: 695 700 L. 1,— chg. — Orario: feriale, dalle 6 alle 18; festivo, dalle 6 alle 15; recapito in città, piazza Erbe, 2.

48. MESTRE — (Fuori cinta daziaria) — **Società Commerciale Automobilistica di E. Graziani & C.**, *piazzale Stazione.* — Benzina: 695/700 L. 0,90 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 7 alle 22; campanello per la notte.

49. MODENA — (Fuori cinta daziaria) — **Gandolfi Luigi**, Droghe Liquori, *via Emilia, 3.* — Benzina: 695/700 L. 1.— chg. — Orario. feriale, dalle 6,30 alle 21; festivo, dalle 6,30 alle 12; recapito, via Scimmia, 7.

50. MODENA — (Fuori cinta daziaria) — **Gatti Emidio**, Fabbrica biciclette e motocicli, *viale Margherita 9, II.* — Benzina. 695/700 L. 1,— chg. — Orario: feriale, dalle 7 alle 20; festivi, dalle 8 alle 12; recapito all'Albergo Reale.

51. MONSELICE — (Comune aperto) — **Vanzi cav. Ferdinando**, Farmacia, *via Umberto I, 42.* — Benzina: 695 700 L. 1,— chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 22; recapito nella stessa casa per la notte.

52. PADOVA — (Fuori cinta daziaria) - **Società Commerciale Automobilistica di E. Graziani & C.**, Garage, *via Gazometro*, Benzina. 695 700 L. 0,90 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 7 alle 22; campanello per la notte.
53. PADOVA — **Società Commerciale Automobilistica di E. Graziani & C.**, Garage, *via S. Pietro, 5.* — Benzina: 695 700 L. 0,95 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 7 alle 22, campanello per la notte.
54. PARONA ALL'ADIGE — (Comune aperto) — **Fagiuoli Luigi**, Farmacia, *via Chiesa.* — Benzina: 675 680 L. 1,10 chg.; 695/700 L. 1,05 chg. — Orario: feriale e festivo dalle 6 alle 20.
55. RAVENNA — **Zuffelato Aurelio**, Drogheria, *via Mazzini, 5.* Benzina: 695 700 L. 1,— chg. — Orario: feriale, dalle 5 alle 21, festivo, dalle 5 alle 14; recapito nella stessa casa.
56. RIMINI — **Grani Faustina**, Droghe, Medicinali, ecc., *corso d'Augusto, 68-69.* — Benzina: 695/700 L. 1,05 chg. — Orario: feriale, dalle 6 alle 21, festivo, dalle 6 alle 12; recapito via Aurelio Bertola, 10, casa propria.
57. ROVIGO — **Pavan Tamagno Guglielmo**, Farmacia, *via Municipio.* — Benzina: 695/700 L. 1,03 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 23; recapito nella stessa casa per la notte.
58. SONDRIO — (Comune aperto) — **Valgoi Silvio**, Negoziante, *via Beccaria, 180.* — Benzina: 670/680 L. 1,— chg.; 695/700 L. 0,95 chg. — Orario: feriale, dalle 7 alle 20; festivo, dalle 7 alle 13; recapito all'Albergo della Posta per qualunque ora.
59. TREVISO — **Vasconetto Marco**, Negoziante, *via XX Settembre (piazza Signori).* — Benzina: 670 680 L. 1,— chg. — Orario: feriale dalle 7 alle 21, festivo dalle 7 alle 12; recapito in via Pescatori, 18.
60. UDINE — (Fuori cinta daziaria) — **Minisini Francesco**, *via Mercato Vecchio, 22.* — Benzina: 695/700 L. 0,90 chg. — Orario: feriale, dalle 7 alle 20,30; festivo dalle 7 alle 13; recapito nella stessa casa.
61. VARESE — (Comune aperto) — **Bianchi Luigi**, Drogheria, *via Pozzovaghetto, 1.* — Benzina: 695/700 L. 0,93 chg. — Orario: feriale, dalle 6 alle 21, festivo, dalle 6 alle 18; recapito nella stessa casa.
62. VENEZIA — **Bötner G. & C.**, Droghe, Medicinali, ecc, *via S. Antonino, 3305.* — Benzina: 695/700 L. 1,— chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 8 al tramonto.
63. VERONA — (Fuori cinta daziaria) — **Pederzoli Palmiro**, Biciclette, *via Postale Vicentina.* — Benzina: 670/680 L. 1,— chg; 695/700 L. 0,90 chg. — Orario: feriale, dall'alba al tramonto; festivo, dall'alba alle 12; recapito nella vicina via XX settembre, 106.
64. VERONA — **Pederzoli Palmiro**, Biciclette, *via XX Settembre, 106.* — Benzina: 670 680 L. 1,07 chg; 695/700 L. 0,97 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 21; recapito stessa casa.
65. VICENZA — (Fuori cinta daziaria) — **Casarotto Angelo**, Droghe Coloniali, *via S. Felice, 18.* — Benzina: 695/700 L. 0,95 chg. — Orario: feriale, dalle 7 alle 19; festivo, dalle 7 alle 12; recapito stessa via dirimpetto al negozio.

Soci quinquennali

Sesto elenco.

Allegri Mario, Milano — Alman Felice, Torino — Anselmetti Cesare, Sanremo — Arvedi Ottavio, Verona — Badò Carlo, Oleggio — Barchiesi Edmondo, Jesi — Bargnoni cav. dott. Ant., Roma — Baroncelli Antonio, Ravenna — Bezzi Carlo Edmondo, Ponticelli d'Imola — Biasoni G. B., Sampierdarena — Bottarelli Mario, Edolo — Bruggisser Arturo, Bellagio — Brugnelli Giulio, Cremona — Caminada Silvio, Genova — Caprile Giovanni, Napoli — Chiarla Ernesto, Brescia — Conte Onorato, Genova — Croppi Alessandro, Intra — Crotta Giovanni, Iglesias — Da Re Albano, Milano — De Bernardi Etebredo, Torino — De Vecchi Ernani, Cassano d'Adda — Di Porcia conte Giuseppe, Porcia — Faa di Bruno conte A., Firenze — Fabbro Pietro, Treviso — Fanottoli Pietro, Soncino — Farina Siro, Milano — Ferrero G. B., Torino — Fiorini Anacleto, Cassano Valcuvia — Formiggini cav. Giuseppe, Modena — Frassi Carlo, Lecco — Gaddo avv. Rolando, Alba — Gallieni geom. Fr., Milano — Grilli avv. Cesare, Parma — Gughenaim E., Napoli — Guglielmi march. G., Roma — Halphen Jules, Milano — Kummele Alfred, Milano — Jacometti avv. Angelo, Novara — Lavagna avv. Giuseppe, Genova — Lomasti rag. Giuseppe, Pesaro — Longari nob. Antonio, Milano — Malfatti ing. Antonio, Vicenza — Maurogordato cav. G., Livorno — Modigliani Alberto, Pisa — Nathan Elsa, Milano — Nessi Pietro fu G., Como — Orzali Aristodemo, Giannotti — Page Giorgio P., Roma — Paveri Luigi, Crema — Piaggio Giuseppe, Genova — Piaggio Rocco, Genova — Precchia Nicola, Napoli — Prelle Albino, Iglesias — Profumo Angelo, Genova — Prudente rag. Giacomo, Savona — Rebellato Giuseppe, Castelfranco Veneto — Rey cav. Giovanni, Torino — Risso Giacomo, Genova — Rodriguez nob. Aurelio, Iglesias — Rosazza Calisto, Valdengo — Rossi Nino, Ponte dell'Oglio — Severi Enrico, Arezzo — Soffietti Paolo F., Napoli — Strozzi marchese Pio Luigi, Firenze — Talamini Alessandro, Longarone — Tiscornia dott. Eugenio, Prà — Turrinelli ing. Gino, Milano — Tomei Albiani conte A., Firenze — Uccelli ing. Giov., Siena — Vaiani Carlo, Locate Triulzi — Veneziani Vitale, Ferrara — Vittadini Giuseppe, Ozzano Monferrato — Zanutta Adolfo, Udine.

TOTALE al 15 aprile 1904 N. 1105.

Soci benemeriti.

Avezzano: Roffi Virgilio. — Barlassina: Granata Achille. — Biella: Gremmo Antonio. — Crema: Stramezzi Paolo. — Falconara: Antici Mattei Gerolamo. — Felizzano: Cavallero Attilio — Fiume: Vassilich Marco. — Lugo: Restelli Edoardo. — Padova: Dal Zio Umberto. — Palermo: Nicolao Giuseppe. — Pettinengo: Bellia Edgardo. — Ravenna: Bezzi Alessandro. — Santos: Siriam Mario. — Savignano R.: Montesi Righetti Alessandro. — Udine: Verza Augusto. — Verona: Scala Ugo.

TOTALE al 15 aprile 1904 N. 679.

Elenco dei Candidati

a soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 15 marzo al 15 aprile 1904

Soci vitalizi. (*)

BOLOGNA, Guido Baglioni. — CAMPOMORONE, Gerolamo Pittaluga. — CASTELVERDE, Primo Ferrari. — FIRENZE, marchese Francesco Bourbon Del Monte, cav. Alessandro De Angeli. — GENOVA, ing. Enrico Belimbau. — LUGO, Pietro Ricci Bartoloni. — LUCCA, Il Principe Luigi Alfonso di Borbone. — MILANO, Edgardo Morpurgo, Italo Ronchi. — NAPOLI, Ferdinando Cirillo. — SANTOS (Brasile), Pasquale Barberis, Mario Sirianni.

Soci annuali. (**)

ALESSANDRIA. — Cabiati Emanuele, Marchese dott. Nicola, Rebuffati rag. Cesare, Ronza Giuseppe.
Casale Monferrato. — Piccaluga Giuseppe.
Felizzano. — Piantaso Francesco, Roggero F.
Nizza Monferrato. — Ariolfo Giuseppe, Battaglia G.
Serravalle. — De Maestri Vincenzo.
ANCONA. — Pucci Auteo.
Barbara. — Centanni Tito.
Falconara. — Balicchia Fernando.
Montecarotto. — Vici Aless. Dionisi.
Montemarciano. — Rappini march. Enrico.
AQUILA. — Grimani ten. Clodomiro, Moscati Giuseppe, Selli Giuseppe.
Antrodoco. — Berti avv. Augusto.
Avezzano. — Di Mascio avv. Orazio, Zampini ing. Antonio.
Magliano de' Marsi. — De Simoni Vitt. Gius., Micangeli Pietro, Scipioni Giov. Batt.
AREZZO. — Occhini cav. Luigi.
Cortona. — Fierli Lorenzo, Mancini Giulio, Marri Cristoforo, Neri Virgilio.
ASCOLI PICENO. - *Amandola.* — Pansadoro Giulio, Pasqualetti Alfredo.
Monteprandone. — Sari Alessandro.
BARI. — Ancona Emilio, Baldini ing. Ugo, Bonifaci ing. Giuseppe.
BELLUNO. - *Pieve di Cadore.* — Berengau Ernesto, Fiorin Vincenzo, Frescura Carlo, Solero Umberto.
BERGAMO. — Baldis dott. Sperandio, Bolognini Edoardo, Cattaregio Giovanni, Damiani Giovanni, Fogaccia conte avv. Piero, Foglieni Antonio, Marenzi conte Paolo, Mengaldo Ferruccio, Mingarelli Francesco, Nugoli Guglielmo, Ottoboni Eugenio, Pavoni Piero, Ranzanici avv. Angelo, Solza Alessandro, Urbani Pietro, Vanoli Pietro.
Antequale. — Medri Amilcare.
Como. — Sanga dott. Giuseppe.
Gromo. — Magri dott. Celestino.
Oltressenda Bassa. — Baronchelli Samuele.
Ponte S. Pietro. — Carsana Giuseppe.
Ponte Selva. — Biffi Giacomino.
Trescorre Balneario. — Gualini Luigi.
Villa d'Ogna. — Zweifel Iakob.
BOLOGNA. — Barberis Melchiorre, Costantini Massim., Ferrerio cav. Luigi, Garuffi Enea, Isola Francesco, Lorusso Carlo, Mainardi Francesco, Mignani Romeo, Stefani Vincenzo, Tomasi Augusto.
Borgo Panigale. — Pellizzoni geom. Cesarino.
Castel S. Pietro. — Martelli Giuseppe.

(*) *Art. 5 dello Statuto:* I soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'estero. — (**) *Art. 6 e 9:* I soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12:* Il Consiglio non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai soci, invierà al candidato la tessera di riconoscimento.

Crevalcore. — Tomeazzi Giuseppe.
Imola. — Emiliani Alberto, Galeati Gaetano, Landi Carlo, Vannini Mario.
Minerbio. — Montevecchi Tommaso.
Monzuno. — Cricca Giuseppe.
S. Giorgio di Piano. — Schiassi Omero.
BRESCIA. — Berther Clateo, Marrè dott. Dario, Zoppola Conte Nicolò.
Bagnolo Mella. — Fasoli Giovanni.
Borgo S. Giacomo. — Scanzi Giulio Virgilio.
Breno. — Colfi prof. Giuseppe.
Casino di Boario. — Nolli Pietro.
Chiari. — Bonardi Cesare, Pallavicini Antonio, Pandiani Bernardo, Zamboni Lorenzo.
Coniolo d'Orzinuovi. — Beneducci Angelo.
Cremezzano. — Pietta Giuseppe.
Gardone Riviera. — Dorfner Massimiliano, Halm Guglielmo.
Gerolanuova. — Dognini Secondo.
Montichiari. Lanfranchi Lodovico Ovidio.
Orzinuovi. — Bergamaschi Tranquillo.
Orzivecchi. Dognini Giuseppe, Scola Battista, Valperta Santo.
Poncarale. Garuffo dott. Giovanni.
Pregno. — Rivolta Vincenzo.
Roccafranca. — Alfieri Gaetano.
Salò. — Beretta Giulio, Beretta Giovanni, Girelli nob. Demetrio, Grana Agostino, Murari Pietro.
Toscolano. — Maffizzoli Antonio.
Vestone. — Coppa Alessandro.
CAGLIARI. — Bernardoni cap. Luigi, Cocco Enr., Corsini Tancredi, D'Alessandro Fulco, Fadda Giovanni, Gastaldi cap. Francesco, Lostia di S. Sofia conte Raff., Malvano Raffaele, Murgia dott. Efisio, Nissim Alfredo, Pani Efisio, Peddis Giovanni, Ranieri avvocato Ugo, Rogier Luigi, Salis Pinna Ranieri, Sanjust di Tenlada Ignazio, Sanjust di Tenlada Ignazio *junior*, Scoti cav. Oreste, Thorel Edoardo, Zedda Antonino Marcello.
Acquaresi. — Piga Mariano.
Bosa. —Solinas Giuseppino, Solinas Pirisi Pietro.
Buggerrù. — Petrelli dott. Ubaldo.
Carloforte. — Bernard Armelin.
Ghilarza. — Sanna Giampietro.
Iglesias. — Ajmerito Giuseppe, Aru avv. Duilio, Benatti Severino, Benech Michele, Caputo avv. Serafino, Circolo Sport, Denotti Ottavio, Dessy Giuseppe, Dolfino Adolfo, Leoni Luigi, Murroni Severino, Nurchis Giuseppe, Olla Edoardo, Podda Francesco, Sanfilippo Francesco, Schiffini Emanuele, Targhetta Attilio, Usai Efisio, Varsi Flavio.
Marganai. — Guenther von Waugenheim.
Ortueri. — Mura Antiaco, Mura Sebastiano.
Sanluri. — Saragat Cesare.
Siliqua. — Pusceddu avv. Giuseppe.
Sorgono. — Ballero Francesco.
CALTANISSETTA. - *Sommartino.* — Del Tin Giovanni.
CASERTA. — Calvi Risorta, Di Lettera Girolamo.
Gaeta. — Bagnoli ten. Pio.
Maddaloni. — De Sivo Alfredo.
S. Maria C. V. — Pagano Giuseppe.
CATANIA. - *Castiglione Sicilia.* — Di Carlo Antonino.
CHIETI. — Biblioteca Militare.
Paglieta. — Turdò avv. Luigi.
Scafa. — De Pompeis Arturo.
Torino del Sangro. — Taito Giuseppe, Taito Vincenzo.
COMO. — Bianchi Achille, Binda rag. Angelo, Bonora Angelo, Cassina Attilio, Panizza prof. Francesco, Società Canottieri.
Cadenabbia. — Harvey Thomas Sheppard.
Cantù. — Conconi Luigi.
Cerano d'Intelvi. — Fontana avv. Giuliano.
Lecco — Narcisi Alfredo, RUSCONI FELICITA.
Luino. — Casarico Fermo.
Malnate. — Croci Pietro.
Menaggio. — Faggi Ermenegildo.
Ponte Lambro. — Guerra Emilio.
Porto Ceresio. — Appiani Pietro.
Porto Valtravaglia. — Pirola Giovanni.
Varese. — Cattaneo rag. Carlo, MAGGIONI INES.
COSENZA. - Gasparri Salvatore.
CREMONA. — Caffi Benigno, Zucchi Giulio.
Castellone. — Cappi Carlo.
Crema. — Arici ten. Bruto, Capredoni avv. Giovanni.
Montodine. — Mainardi Ottavio.
Rivarolo Re. — Storti dott. Camillo.
S. Giovanni in Croce. — Balestreri Enrico.
Soresina. — Bianchessi Giuseppe.
Torre Picenardi. — Valli Riccardo.
CUNEO. - *Benevagienna.* — Turbiglio Terenzio.
Bra. — Savanco Chiaffredo.
Centallo. — Barale Enrico.
Fossano. — Bianchi Giovanni, Favole Bernardo.
Racconigi. — Sacchetti Guglielmo.
Saluzzo. — Canale Bartolomeo, Ghersi Nicolò.
FERRARA. — Ravenna Ugo, Sibaud Dante.
Baura. — Tumiati Ferruccio.
Migliaro. — Dorigo Alfredo.
Portomaggiore. — Giungi Aldo.
FIRENZE. — Arcangeli Adolfo, BACCETTI professoressa EMMA, Bargioni Orazio, Billi rag. Ugo, BILLI VIRGINIA, Borgia Francesco, Bourbon Del Monte march. Francesco, Casella Umberto, Collino Alessandro, Corradi cav. Livio, Dall'Ora Fidenzio, Gardellin Angelo, Graziani Lorenzo, Grifoni Pilade, Howelles Vincenzo, Juon Andrea, Lodoli Augusto, Ludez Ugo, Maurogordato Antonio, Nannini Chiesi Dino, Penni Valerio. Pezza de' Pavignano Fernando Piccini Pirro.
Castelfiorentino. — Tinti Angiolo.
Figline. — Noferi Ezio.
Fucecchio. — Moretti Alberto
Modigliana. — Viarani Pietro.
Prato. — Lenzi Armando.
FOGGIA. — Baldelli Battista.
Cerignola. — Samele Sabino.
Sansevero. — Patruno Gabriele.
FORLI'. — Bondi Vincenzo.
S. Mauro di Romagna. — Bondanini Domenico.
Savignano. — Arlotti rag. Silvio.
GENOVA. — Albora Pilade, Antonini E., Bosco ing. Adalgiso, Canesi Rinaldo, Carli Alberto, Carozzini Egidio, Conte Onorato, De Martini Tranquillo, Dotta Maurizio, Granara Armando, Magioncalda Silvio, Martignoni Claudio, Migliorini ragion. Rodolfo, Mompello Paolo, Mosto Pellegro, Perasso Angelo, Pfankuch Federico, Pozzo Eugenio, Reborati Ben., Rodella Gino, Rota Giov., Sciarra Remigio, Silvestri Catullo, Stascino Angelo, Teppati Rinaldo, Tonolli Olinto, Vaccamorta Giacomo, Wièder Adolfo, Winternitz Saml, Zandonini Andrea.
Chiavari. — Dasso Cesare, Società Ginnastica « Pro Chiavari ».
Cornigliano Ligure. — Barabino Giacomo.
Dego. — Damiani Giuseppe.
Finalborgo. — Monari Eligio.
Loano. — Marazzi Lorenzo.
Savona. — Cosmelli Paolo, Sanvenero Stefano, Vincenzoni Stalmondo.
Sestri Ponente. — Borgatti Paolo G. Briasco rag. Agostino.
Sestri Levante. — Descalzi Angelo.
Spezia. — Fumagalli Icilio.
GIRGENTI. - *Sciacca.* — Chiarello geom. Giovanni.
GROSSETO. - *Follonica.* — Boschi Ugo, Morelli Emilio, Morelli Paolo.
Santa Fiora. — Spirck ing. Vincenzo.
LECCE. — Chillino rag. Realino, Chillino Rocco, Misurale dott. Gaetano.
LIVORNO. — Bertolotto Angelo, Palmeri cap. Pietro, Rae Arturo F., Vignale Italo.
LUCCA. — Del Re Luigi.
S. Michele in Escelo. — Marrano Afredo Giorgio.
Viareggio. — De Giovannini Emilio.
MANTOVA. — Melli Angelo, Meroni Saturno, Moise Gustavo.
Gonzaga. — Generali dott. Francesco, Luglio dott. Antonio, Melli avv. Carlo, Rebuzzi Giovanni, Trepp Giacomo.
Ostiglia. — Bocchi Mario.
Roverbella. Zambelli Ercole.
Suzzara. — Soster Ercole.
Volta Mantovana. — Vignato dott. Giovanni.
MASSA CARRARA. - *Fivizzano.* — Paolucci Antonio.
MILANO. — Anderloni Pietro, Balabio Romano, Barbieri de Introini Filippo, Bianchi Ant., Bianchi Carlo, Bonomi Pilade, Bozzolo Giovanni, Brambilla Costante, Brivio Virgilio, Brunelli Luigi, Canali Ernesto, Cardani Angelo, Carrera Ferdinando, Casana barone Roberto, Casile Vincenzo, Cernuschi Luigi, Cerruti Teodoro, Cesati Agostino, Civelli Zaccaria, Colombo Antonio, Copasso Paolo, Corti Giulio, Costa Silvestro, Cotroneo avvocato Diego, Cottica rag. Ugo, Crugnola Antonio, Fadini rag. Fiorello, Ferrari Giovanni, Ferrari Vicente, Finoli Cesare, Folli Gino, Fontana Paolo, Formaggia Luigi, Frua Ercole, Galli Domenico, Gariboldi Alfredo, Gasparini Arturo, Gilardoni Gabriele, Giraudi geom. Cesare, Gorla Giuseppe, Gritti Morlacchi conte Emilio, Iremonger ragioniere Aldo, Ithen Pino, Jacob Ferruccio, Hugon Giuseppe Armando, Keller L. Georg, Maggioni Ernesto, Magister Carlo, Mantegazza Eugenio, Mariani Enrico, Masperi Ferruccio, Mengardi Celio, Menni Carletto, Messori Giuseppe, Meuli Emilio, Milanesi rag. Lorenzo, Morero Nunzio Moretti Domenico, Navoni Romilio, Negri Luigi, Ortore Oreste, PAPA LIA, Peirani Agostino, Pezzoni Costantino, Pezzoni Ernesto, Pizzotti Costantino, Pogliani Carlo, Premoli conte Vittorio, Ravanello Aristide, Riva Edwino, Rocco Francesco, Roda Graziano, Roscioli Giuseppe, Sacchini Emilio, Sala Mario, Saporiti rag. Carlo, Sassella Ettore, Storiales Giuseppe, Stucchi Guido, Telò Attilio, Tisci Tito, Tonazzi dott. Gino, Traverso rag. Io, Turco dott. Giacomo, Usuelli Giuseppe, Vedenissow Peter, Vertua Alberto, Viotti Arturo, Zahn Alberto, Zineroni Angelo, Zucchelli Luigi, Zuccoli Carlo.
Arsago. — Barenghi Martino.
Bellusco. — Bartesaghi Virginia.
Brugherio. — Magni Magno.
Buscate. — Mascazzini Teodoro.
Busto Arsizio. — Radice Carlo.
Cassano Magnago. — Liati Luigi.
Castano I. — Aramoni Arnaldo.
Codogno. — Pavesi Pietro, Baj Marino.
Cuggiono. — Bruschetti Giovanni
Gallarate. — Carinelli dott. Piero, Introini Ugo, Tomasini Filippo.
Legnano. — Bolongaro Carlo, Crespi Cesare, Sormani Giuseppe.
Limito. — Deponti Beniamino.
Lodi. — Passerini dott. Giuseppe.
Marnate. — Crespi Balbi ing. Camillo.
Monza. — Cesani Carlo, Fossati Amilcare, Gatti Luigi, Giovanelli Pietro, Morerio Alessandro, Oltolina Giulio, Pasta Blando, Sangiorgio Alfredo, Songia Eugenio, Viganò Edoardo.
Rosate. — Allievi Luigi.
San Pietro Seveso. — Dell'Orto Edoardo.
Saronno. — Oechsle Enrico.
Seveso. — Bizzozzero ing. Natale.
Solbiate Olona. — Ecreto Ercole.
Uboldo. — Morandi Luigi.
Vigentino. — Sommariva Anacleto.
MODENA. — Aggazzotti Giuseppe, Borghi Antonio, Bussadori dott. Arturo, Ferrari rag. Raffaele, Vicini Gius., Vicini Renato.
Carpi. — Artioli Enzo, Camurri Giacomo, Orlandini Roberto.
Montale. — Carani dott. Luigi.
NAPOLI. — Allocati Guglielmo, Fumo avv. Andrea, Maglione Girolamo, Montanari Giuseppe, Panzera Ugo, Soffietti Paolo Filippo, Vittoria Ludovico.
Casoria. — Martuscelli Enrico.
Portici. — Cherubini Ulderico, Fortiguerri Tommaso.
NOVARA. — Lavatelli Alfredo, Masera Ernesto, Merlini Giacomo, Piantanida Erminio, Viganotti Valerio.
Arona. — Guffanti Mario.
Baveno. — Gasparetti Paolo.
Biella. — Ceschino geom. Giuseppe, Gibello Valle ing. G. Batt., Ottolenghi Gustavo, Posselt Giuseppe, Rivetti Ermanno, Scaramuzzi Adolfo.
Bolzano Novarese. — Fornara dott. Pietro.
Borgomanero. — Strola dott. Gaudenzio.
Campiglia. — Iacazio Delfino.
Cannobio. — Bertarelli Carlo.
Casa del Bosco. — Antoniotti cav. uff. don Paolo.
Cerano. — Obicini Enrico.
Chiavazza. — Guala Giuseppe.
Crescentino. — Renditore Erminio.
Croce Mosso. — Viola Venanzio.
Crusinallo. — Haeusler Riccardo.
Gozzano. — Rogate don Enrico.
Intra. — Pariani Giovanni, Sutermeister Giovanni.
Lesa. — Biroli Pietro.
Omegna. — Bertoli Ettore, Storti Ermellino.
Pallanza. — Signoris Duilio Ermanno.
Pralungo. — Ottino Gioachino.
Rosazza. — Allara Perla dott. Corrado.
Sagliano Micca. — Neri Dante.
Trobaso. — Bianchi Pietro.
Valle Mossa Inf. — Gilardino Alfredo.
Valdengo. — Rosazza Calisto.
Vercelli. — Adami avv. Luciano.
PADOVA. — Buvoli Zanon Alessandro, De Angeli Carlo, Rietti Vittorio.
PALERMO. — Balsamo Eugenio, Lucio Clemente, Petralia Sot., Pucci Vincenzo.
PARMA. — Ballari Afro, Bianchi cap. Alfredo, Botteri Arnaldo, Canegallo Giuseppe, Ferri Guglielmo, Grilli avv. Cesare, Monici Agesilao.
Busseto. — Carrara dott. Angiolo.

PAVIA. — Anelli ing. Angelo, Cocini Edoardo, Condemi Domenico, Farina Siro.
Casalnovo. — Fugazza Giovanni.
Cilavegna. — Manara ing. Giacomo.
Mede. — Giacobone Alfredo, Resta Secondo.
Ottobiano. — Angeleri Mario, Monti Enrico.
Semiana. — Zorzoli Enrico.
Vigevano. — Rubini Francesco.
PERUGIA. - *Gubbio.* — Cipicciani Ottavio.
Rieti. — Maurigi marchese Giovanni.
Spello. — Berretta Giacomo, Ferroni ing. Attilio, Luccioli prof. Atilio, Lupparelli Alfonso, Marini Giacomo, Minciotti dott. Gustavo.
Spoleto. — Leonetti Luparini Luigi.
Terni. — Sparvoli Adolfo.
PIACENZA. - *Podenzano.* — Anguissola D'Altoè Filippo.
PISA. — De Vay Bar Nicolas, Pera Angiolo, Tortolini Raffaello.
PORTO MAURIZIO. — Aprosio Rodolfo.
Bordighera. — Caico Giulio, Guarnieri Emilio, Piana Giovanni.
Oneglia. — Agnesi Carlo, Denegri Bartolomeo, Moreno Gustavo, Vercellino Mario.
POTENZA. — Gobello geom. Tomaso.
RAVENNA. — Focaccio Giuseppe, Maioli Cesare.
Lugo. — Betti Ciro, Brusi avv. Ernesto, Camerini dott. G. B., Chiarini Giacinto, Ferroni Giuseppe, Garotti Angelo, Garotti avv. Giovanni, Giordani Diomiro, Longhini Luigi, Manfrini Pietro, Poggi Pollini Egisto, Ricci Bartolomeo, Ricci Bartoloni Giuseppe, Ricci Bartoloni Pietro, Rani Raffaele, Pignani Giulio, Tavani Ettore.
REGGIO EMILIA. — Casali Armando, Croppi Giuseppe, Ferrari Giuseppe, Lodesani Giuseppe, Moschiari avv. Luigi Sevardi Rob.
Castelnuovo Monti. Minguzzi Luigi.
Luzzara. — Bacchi Brenno, Gallusi Alcide, Giovanardi Umberto, Grizzi Peppino.
Rolo. — Davolio Sergio, Tedeschi dott. Ulderico.
Rubiera. — Righi Augusto.
Viano. — Spadoni Ermello.
ROMA. — Angelini prof. Giuseppe, Baccini Salvatore, Baggini avvoc. Marco, Bazzellotti Mario, Bernheim Alfredo, Bianchelli Federico, Burroni Vittorio, Cantoni ing. Vittorio, Cigaina Aristide, Circolo Unione, Crema ing. Camillo, Di Laudadio Lieto, Duranti Valentini Girolamo, Eneckiel M., KEMEYS A. MARIE, KOFFMANN ANNA, Mandroni Federico, Mora Pietro, Pettini Ugo, Picca Giuseppe, Piergili dott. Boezio, Pierini Nestore, Pucci Ruggero, Ricci Filippo, Seganti Oreste, Speckel Giovanni, Tosti ragioniere Michele.
Civitavecchia. — Tos cav. Vittorio.
Guarcino. — Floridi Luigi.
Montorio Rom. — Lanni dott. Aniceto.
SALERNO. — Coli ing. Goffredo, Salerno ingegnere Francesco.
SASSARI. — Aperlo Luigi, Arru Fadda Giovannino, Bertocchi Alfredo, Ritorti Vincenzo.
Calangianus. — Corda Marco, Tamponi Domenico.
Maddalena. — Bindi Eustacchio, Mordini Emilio, Moschini Carlo.
Nughedu S. Nicolò. — Leoni Pischedda Gaspare.
Sorso. — Torrè Lodovico.
Tempio Pausania. — Azzena avv. Antonio, De Filippi Domenico.
SIENA. — Peruzzi De Medici marchese Bindo, Prunaj Giuseppe, Simonetta cav. Luigi, Tempora Amelio.
S. Gimignano. — Niccolini Tommaso.
SIRACUSA. - *Ragusa.* — Girovich dott. Nicolò.
SONDRIO. — Cigli dott. Duilio.
Chiavenna. — Scacchi Piero.
Novate Mezzola. — Montini Ovidio.
S. Pietro Berbenno. — Bruognolo Domenico.
TERAMO. — Felicepelo ing. Giovanni, Mantovanelli Adolfo.
TORINO. — Altina Luigi, Bertea Dionigi, Bertoni Eliseo, Borgarello Francesco, Caretto Oreste, Ceschino arch. Carlo, Ceva Giovanni, Cibrario Costantino, Corso Giovanni, Dalla Valle Giovanni, Dalle Case Stefano, Degiorgis Spirito, Dodero Claudio, Ducato Federico, Dumontel Alfredo, Fasano Stefano Felice, Garbarino geom Federico, Genovesio Rinaldo, Giacheri Francesco, Gigante Carlo, Giuliano Lorenzo, Marchese Virginio, Masini Tesino Giuseppe, Mazzoli Luigi, Merelli Giovanni, Minelli Giovanni, Pavesio Giovanni, Pennazio Guido, Perrucci Armando, Pfeil Ermanno, Pinna Luigi, Reyneri Carlo Amed., Restaldi dott. Vittorio Revel Vincenzo, Rossetti Adolfo, Rossi Vittorio, Salussoglia Pierino, Sartorio Giovanni, Valabrega Samuele, Venchi Pietro, Venesia Giovanni, Vercellone Federico.
Azeglio. — Falletti avv. Paolo.
Borgone. — Gagnor Attilio.
Bussoleno. — Dovano Battista, Minetti Giovanni.
Carmagnola. — Arnaldi dott. Michele.
Caselle. — Pisciolini Arnaldo.
Castellamonte. — Pagliero Enrico Terenzio.
Collegno. — Germano Giovanni.
Cuorgnè. — Ferro Erminio, Ronzino avv. Bonifacio.
Ivrea. — Billia Stefano.
Oulx. — Barzano Teobaldo, Vasario Luigi.
Rivoli. — Barrera Massimo.
Salbertrand. — Rey Matteo.
San Giorgio. — Roletti geom. Antonio.
Venaria Reale. — Regis Natalino.
TRAPANI. — Sala Convegno Uff. 23° fanteria.
TREVISO. — Fabbro Pietro, Ganzerla Pietro, Vuscovich Ermenegildo.
Bigolino. — Zadra Luigi.
Castelfranco. — Baggio Gino, Donadelli Emilio, Pellizzari avv. Valentino.
Conegliano. — Cristiani Giov. Batt., De Zuliani Giuseppe, Macerata Mario.
Farra di Soligo. — Narduzzo Giovanni.
Loria — Pinarello Antonio.
Montebelluna. — Merlo Pietro.
S. Giacomo di Veglia. — Paludetti Sisino.
S. Giacomo di Vittorio. — Dell' Ausonio Arturo.
S. Zenone. — Tasca Fausto.
Vittorio. — Masetti Giuseppe, Sartori Pietro.
UDINE. — Casali Luigi, Chimenti Enrico, Giaj Via Domenico, Malignani Arturo, Sasso Giuseppe, Satta dott. Salvatore, Unione Velocipedistica Udinese.
Cividale. — Velliscig Achille, Zuliani Antonio.
Fontanafredda. — Martini dott. Giuseppe.
Polcenigo. — Polcenigo conte Piero.
Pordenone. — Garan Didaco.
Segnacco. — Andreoli Francesco.
Sverinaz. — Bergnah Antonio.
Vergnacco. — De Carlo Luigi Carlo.
VENEZIA. — Baldini Augusto, Brunetti avv. Antonio, Cavenago Vittorio, Giavi Angelo, Minella Luigi.
Cavarzere. — Allibrante Ado.
Mirano. — Cavallini Franco, Lucon Carlo.
Scorzè. — Merli Francesco.
S. Donà. — Augustini Tullio, Boer Amilcare.
VERONA. — Bonazzi rag Ottavio, Breno Vittorino, De Isastia Ulrico, Giordani dott. Aurelio, Girardi Arturo, Storato Tullio.
Legnago. — Circolo Ciclistico, Soardi nob. Giuseppe.
VICENZA. — BADIONI TERESA ved. GINI.
Arsiero. — Bonamico Enrico.
Arzignano. — Parise Marco.
Bassano. — Orsaso Valentino.
Lesegno. — Sessa Guido.
Lonigo. — D'Agnolo avv. Carlo Vallano.
Marano. — Gregori Luigi.
Valdagno. — Dalle Ore Luciano.
Valstagno. — Vedove Leopoldo.
COLONIA ERITREA. - *Cheren.* — Fioccardi cav. Vittorio, Moccagatta cav. Giuseppe.
Ghinda. — Ciavarinl Azzio.

ESTERO.

Austria-Ungheria.

TRENTINO. - *Bezzecca.* — Oradini Arturo.
Borgo. — Grassi Luigi.
Caderzone. — Amadei Miradio.
Condino. — Giacometti Faustino.
Marco. — Modena Battista.
Riva. — Gianfranceschi Osvaldo, Zeni Guido.
Rovereto. — Canestrini Silvio, Grata Giuseppe, Scanagatta Onorato.
Trento. — Cappelletti Albino, Brugnara Pino, Carloni Tullio, Nadalini Simone, Pizzinato Fedele, Rasmo Guido, Sequardt Guglielmo.
VENEZIA GIULIA. - *Capodistria.* — Cobol Giuseppe.
Gradisca. — Nigris Ermenegildo, Sartor Antonio.
Pola. — Antonelli Alfonso.
Trieste. — Auspitz Guglielmo Bartolomei Ugo, Danclutti Ernesto, Dolliner Carlo, Sencovich Giovanni, SENCOVIC TERESA, Socher Edoardo, Tiziani Giuseppe.
PROVINCIE DIVERSE. - *Ragusa.* — Givovich Ugo.
Salisburgo. — Spangler Rodolfo.
Sarajevo. — Eschenasy Giuseppe.

Candia (Isola).

CANEA. — De Santis Diodato.

Francia.

Draguignan. — Guerin Duval Eugène.
Hayange. — Berlestrazzi Pompeo.
Marsiglia. — Fournier Paul.
Nizza. — De Bary Edouard, de Courcelles conte Auguste.
Parigi. — Bignon Paul, Reinach Cessac conte Oscar, Leblanc ing. Armand.
Tolone. — Asquier Victor, Carle Louis Gamel Armand, Just Marius, Lagar Olive, Mathieu Alessandro, Vedel Ernest.
PRINCIPATO DI MONACO. - *Montecarlo.* — Ametis Mario.

Germania.

Barmen. — Arnold Theodor.
Beurig-Saar. — Kirsten Carlo.
Bonn. — Karsten prof. George.
Hannover. — Gallianing Mario.
Heilbroun. — Kroner Alberto.
Monaco. — Eisenlohr dott. L.
Norimberga. — Leistner Vilhelm.

Grecia.

Corfù. — Camileri Spiridione G.

Inghilterra.

Brackenfield. — Newbery Colin.

Russia.

Pietroburgo. — Cabella Edoardo, Zanetti Fabio

Svizzera.

CANTON TICINO. - *Bellinzona.* — Luparia Mario, Meschini Paolo.
Faido. — Tosi Ettore.
Iragna. — Asparaggio Costanzo.
Lugano. — Arganini Giuseppe, Barboni Angelo, De Roato Arturo, Martignoni Felice.
Mendrisio. — Cattaneo Carlo Mario, Cremonini Pietro, Reali Carlo.
Riva S. Vitale. — Zacchi prof. Giuseppe.
CANTON DI ZURIGO. - *Zurigo.* — Curti Carlo.

Africa.

Tripoli di Barberia. — Labi Enrico, Nahum Half F.

Nord America.

STATI UNITI. - *Cincinnati.* — Bragg Caleb Smith.
Delafield. — New Carl W.
New York. — Hitchcok Carles.
San Francisco. — Carbone Gerolamo, Erbetti Carlo, Fuselli Federico.

Sud America.

REPUBBLICA ARGENTINA. - *Buenos-Ayres.* — De Micheli Achille.
URUGUAY. - *Montevideo.* — Cravotto rag. Antonio.
BRASILE. - *San Paulo.* — Castiglione Giuseppe, Fazzini Ugo, Florimond Colpaert Joseph, Mari Pietro, Morsano Adolfo, Olivieri Ferruccio, Pedemante Gius., Sercelli Oreste.
Santos. — Antunovich Nicola, Lucci Rogerio, Macchiorlatti Federico, Maggi Paolo, Miguel Ant. da Silva, Monzini Carlo, Prini Francesco, Raggio Attilio.

Soci annuali al 15 marzo 1904 . .		N. 37829
» » inscritti dal 15 marzo al 15 aprile 1904		» 868
		N. 38697
Morti, irreperibili, depennati dal 1 ottobre 1903		» 535
Soci annuali al 15 aprile 1904 . .		N. 38162
Soci vitalizi al 15 marzo 1904	N. 617	
» » inscritti dal 15 marzo al 15 aprile 1904 .	» 13	» 630
Totale dei soci al 15 aprile 1904		**N. 38792**

Ufficio di redazione: Touring, Piazza Durini, 7, Milano.
Direttore: Prof. Ottone Brentari.
Gerente: Attilio Dalla Cola.

15724 - Milano, Tip. Capriolo e Massimino
Via San Pietro all'Orto, N. 15
Via Francesco Guicciardini, N. 5

ANNO X - N. 7. PROPRIETA LETTERARIA. LUGLIO 1904.

GRATIS A TUTTI I SOCI DEL TOURING

Il convegno generale del Touring a Siena.

(5, 6 e 7 giugno).

Ave, salve, Saena, praeclara, dulcis, amena.

Noi ci traemmo alla città di Siena
la quale è posta in parte forte e sana,
di leggiadria, di bei costumi piena
di vaghe donne e d'huomini cortesi,
con aer dolce, lucida e serena.

FAZIO DEGLI UBERTI.

« Accorrete numerosi da ogni parte d'Italia a questa festa dell'arte, e Siena, orgogliosa delle sue glorie, della bellezza dei suoi monumenti, e del verde delle sue colline, vi accoglierà lieta e festante fra le sue mura ».

Con queste parole finiva il suo appello ai turisti italiani il comitato organizzatore del convegno generale del Touring a Siena, la geniale e splendida città, che per bellezze artistiche non cede che a Roma, Firenze, Venezia; ed a quell'appello risposero (se non numerosi come si sarebbe potuto attendere dall'ambiente insuperabile e dall'occasione favorevole, pure in numero soddisfacente), turisti di Roma, Firenze, Milano, Napoli, Genova, Vicenza, Treviso, Reggio, Torre del Greco, Cornigliano Ligure, Arezzo, Lucca, Pistoia, Bagno a Ripoli, Montevarchi, Santa Maria a Monte, Montalcino, Cortona, Vinchiana, Empoli, Pentolina, Acquapendente; e nessun appello era più giustificato di questo, se i convegni del Touring devono servire (come non c'è dubbio) non soltanto a compiere una pedalata, ed a conquistarsi una medaglia con una sfilata al rauco suono della cornetta, ma ben anco a far conoscere l'Italia, a condurre negli ambienti più indicati per sollevare lo spirito ed adornare la mente, ed a dimostrare che il turismo in generale ed il ciclismo in particolare non servono soltanto per ingrossare i polpacci. Fra i soci venuti in ferrovia abbiamo notato il cavaliere Giuseppe Luigi Ferrari di Bassano, il quale volle chiudere a Siena, partecipando al convegno del Touring, un viaggetto fatto, colla sua signora, traverso l'Italia, per festeggiare il venticinquesimo anniversario del suo matrimonio.

Siena. — Palazzo Comunale.

Il Consolato di Siena, nobilmente ispirato, non volle strozzare il convegno riducendolo a poche ore (col solito programma del ricevimento delle squadre, sfilamento, *wermouth* d'onore e distribuzione dei premî), ma fra l'uno e l'altro di tali punti cardinali ed inevitabili volle lasciare il tempo necessario per ritrovi geniali, e per la visita a tutto quello di bello (e che cosa non è bello a Siena?) che la città offre a chi ha un po' di coltura e di senso artistico; e se a quanti non avevano mai visto Siena il programma parve, leggendolo, un po' diluito, tutti partirono poi con-

vinti che ben più che tre giorni sarebbero stati necessarî per farsi un'idea, sia pur superficiale, della seducente so-

Porta Romana.

rella toscana, che nella storia della pittura, della scoltura, dell'architettura scrisse le pagine che parlano della tavola di Duccio Buoninsegna, del battisterio di Niccolò Pisano, del duomo di Lorenzo Maitani e di Pietro di Lando.

Fot. G. Millanta.
La Colonna commemorativa fuori di Porta Camollia.

L'arrivo delle squadre.

Il giorno 5, ad intervalli, giunsero le squadre ciclistiche, e le squadre... ferroviarie, e gli automobili; fra i quali, alle ore 16, da Milano (per Piacenza, Modena, Abetone, San Gimignano, Lucca), quello del nostro direttore generale comm. Federico Johnson, accompagnato dal cav. L. V. Bertarelli, capo-sezione strade, ing. AchilleBinda, caposezione strade aggiunto, avv. Federico Guasti, caposezione propaganda. La rappresentanza del consiglio, ed altri soci del Touring venuti da Milano, da Firenze, da Arezzo, da altre città, scesero all'Hôtel Continental, che occupa il principesco palazzo de' Gori, eretto nel 1677, su disegno di Giovanni Fontana, e donato da papa Alessandro VII (Fabio Chigi di Siena) alla nipote Olimpia Chigi, quando andò moglie a Giulio de' Gori. Dalle finestre di questo monumentale albergo si domina, oltre a buona parte della via Cavour, la piazza Salimbeni, fiancheggiata dal palazzo Spannocchi (eretto nel 1472 su disegno del Rossellino di Firenze), palazzo Salimbeni (che ha forma di castello medioevale merlato, e fu restaurato nel 1879 dall'architetto Pastini), palazzo Tantucci (disegno del Riccio, 1548). Il primo dei tre palazzi è ora occupato dagli uffici della posta e telegrafi, e gli altri due appartengono al Monte dei Pàschi, uno degli istituti di credito più solidi e rinomati d'Italia, fondato nel 1624, e così chiamato perchè, a garanzia delle sue opera-

Porta Camollia.

zioni bancarie, ebbe dal Magistrato di Siena tutti i *paschi* o *pascoli* della maremma. Dietro al terzo di tali palazzi, nel salone delle vendite, aveva posta la sua sede il comitato del convegno; e così quelle pareti, avvezze a vedere l'andar e venire dei compratori di pegni non liberati, vedevano quel giorno l'andirivieni vivace di giulivi ciclisti, che venivano a chiedere spiegazioni, a ritirare l'artistica medaglia del convegno, ad inscriversi per il banchetto.

Due porte.

I nomi delle porte per le quali entrarono le due squadre più notevoli intervenute al convegno, richiamano la nostra mente alle leggende, che narrano l'origine di *Saena vetus*. La squadra di Roma non poteva entrare che da... Porta Romana (all'estremità meridionale della città), rifatta nel 1327 su disegno di Agostino e di Angelo di Ventura, ed adorna di un affresco cominciato da Taddeo Bartoli, continuato dal Sassetta, compiuto nel 1459 da Sano di Pietro. Giovanni di Stefano, figlio del Sassetta, scolpì le due lupe che fiancheggiano la porta; perchè Siena ha, come Roma,

nello stemma, la lupa che allatta i due gemelli, perchè, per istruirci sull'origine della città, sulle leggende etrusca e gallica vinse la leggenda romana, la quale narra che Siena venne fondata da Senio ed Aschio, figli di Remo, i quali, per sottrarsi alle minacce dello zio Romolo, che aveva ucciso il padre loro, erano fuggiti sopra due cavalli, l'uno bianchissimo e l'altro nerissimo. Romolo mandò contro di loro i re Montonio e Camellio; ma la guerra finì poi, come tutte le guerre, con una bella pace.

Da Camellio prese il nome, a quanto vuole la leggenda, la porta settentrionale, per la quale entrò la squadra fiorentina, la Porta Camollìa, che è, se non la più bella, di certo la più simpatica porta della città, perchè dal suo arco Siena ci saluta colle gentili parole: *Cor magis tibi Sena pandit;* parole che, liberamente tradotte, significano: « O forestiero che entri per questa porta, sappi che Siena, più ancora che la porta, t'apre il suo cuore »; e chi ha avuto la fortuna di provare la squisita cortesia dei Senesi, può testificare che l'ospitale programma trova in ogni cittadino la sua più larga esplicazione e commento. Questa porta (ricostruita, com'è al presente, nel 1604, su disegno del Casolani), è visitata dai forestieri anche perchè fuori di essa sorge la colonna coll'inscrizione che ricorda come ivi, il 7 marzo 1451, il vescovo Enea Silvio Piccolomini (poi papa col nome di Pio II) presentò all'imperatore Federico III la sposa sua Eleonora di Portogallo; avvenimento che forma il soggetto d'uno dei più belli fra gli affreschi coi quali nel 1502 Bernardino Betti, detto il Pinturicchio, adornò la famosa Sala della Libreria nel Duomo. Un numero assai maggiore di persone esce però da questa porta per andare al campo della fiera, ove, nei giorni di mercato, si possono ammirare... e palpeggiare, e comperare i pittoreschi buoi senesi, colle lunghe corna poderose ed appuntite.

Duomo di Siena.

Ricevimento delle squadre.

Vogliamo essere presenti al ricevimento delle squadre? In tal caso, dalla *Porta Camollia*, dopo percorsa la via omonima, continuiamo per *Via Cavour*, per la *Croce del Travaglio* (incrocio di vie, da cui si dipartono i raggi che dividono la città in tre parti, e che ha questo nome perchè, nei tempi di guerre civili, qui si faceva la *travata* o barricata per chiudere al nemico l'accesso alla piazza e palazzo del governo), per la *Via Umberto I*, e per la *Via del Capitano* (e la vicina *Via San Pietro*), sino alla *Piazza del Duomo*; ed avremo così occasione di vedere alcuni fra i più celebri ed ammirevoli palazzi senesi: il severo, alto, cupo, maestoso *Palazzo Tolomei*, simbolo e testimonio della superbia guelfa, costruito, tutto di pietra, sino dal 1205; il palazzo dei conti Pannocchieschi, detto comunemente la *Casa della Pia*, dai cui veroni tutti sorridenti di fiori, par di sentir uscire il mesto saluto:

> Ricordati di me che son la Pia,
> Siena mi fe', disfecemi Maremma;

il *Palazzo Buonsignori*, il più bello forse dei palazzi senesi, l'esempio più perfetto e puro di quello stile gotico del secolo XIV, che è la caratteristica di Siena; il *Palazzo Marsili*, antichissimo, ricostrutto nel 1459 da Luca di Bartolo; il *Palazzo Nerucci* (ora della Banca d'Italia), più noto col nome di « palazzo delle Papesse », fatto erigere nel 1460 da Caterina Piccolomini, sorella di papa Pio II; il *Palazzo Saracini*, turrito e merlato, eretto nel secolo XIV; il *Palazzo Grottanelli* (eretto nel secolo XIII, rifatto nel XIV, restaurato dall'architetto Giulio Rossi nel 1854), già sede dei capitani di guerra e dei giudici d'appello, col cornicione sul quale si schierano cento stemmi gentilizî, e col cortiletto, che vale più di cento cortiloni. Il timore di arrivare troppo tardi ci farà affrettare il passo; ma giunti in piazza sentiremo, con piacere, che le squadre sono in ritardo, ed avremo così la fortuna di ammirare ancora una volta le forme svelte e slanciate della facciata tricuspidale del Duomo, cominciata nel 1270 e finita più di un secolo appresso, e nella quale troveremo tracce di tutti gli stili e di tutte le intenzioni artistiche, e che ci offrirà occasione di un utile confronto colla facciata del Duomo di Orvieto; e potremo anche dare un'occhiata all'interno, alle tre navate, al pavimento meraviglioso, al pulpito miracoloso.

Ma un suono di cornette ed un tintinnìo di campanelli ci richiamano... alla realtà delle cose. Accolte dal suono festoso della banda e da molte persone che s'addensano sulla scalinata del duomo, le squadre arrivano, svoltano, dalla via del Capitano, nella piazza, ed entrano nel *Palazzo Reale* che, malgrado il suo nome, non è di certo uno dei più belli di Siena. Costrutto sulla fine del secolo XV, fu rinnovato ed ingrandito un secolo appresso, su disegno di Bernardo Buontalenti, ed è ora sede della prefettura. E' detto « Palazzo Reale », perchè vi alloggiarono, nel loro passaggio per Siena, re, imperatori e papi; e due lapidi, fra altro, ricordano che qui alloggiarono Vittorio Emanuele II il 26 aprile 1860, ed Umberto e Margherita il 16, 17 e 18 luglio 1887.

Nell'ampio cortile (in cui venne offerto un rinfresco), stavano attendendo il prefetto comm. Gandin, il comm. Pollini, presidente della deputazione provinciale, il comm. Crocini, presidente della deputazione del Monte de' Paschi, ed altre egregie persone; ed il prefetto Gandin ed il nostro direttore generale Federico Johnson distribuirono a tutti i componenti le squadre ciclistiche dei bersaglieri e della fanteria la medaglia commemorativa del congresso.

Il banchetto offerto dal Comitato.

Nel *Palazzo Malavolti* (famiglia già ricca e possente, poi decaduta, ora estinta), sede della « Pensione Lancetti », in un salone abbellito da affreschi del Buonsignori e dell'Ademollo, il Comitato del convegno offrì un banchetto alla Direzione generale del Touring, ai capoconsoli, agli ufficiali dei bersaglieri. Il pranzo, di 25 coperti, fu servito con sontuosa lentezza; e, sebbene fossimo a Siena, la distinta dei cibi si chiamava *menu*, e conteneva il « consumé, il flam, il dessert »; e piatti « alla Ghineffe, alla Richelieu, alla Provenzale »; il che dimostra che in Italia è proprio impossibile mangiare in italiano, se ciò non è possibile a Siena.

Siena. — Palazzo Buonsignori.

Vibranti di italianità e di cortesia furono invece tutti i brindisi. Il capoconsole nob. Giuseppe Camajori (che durante tutto il convegno seppe fare gli onori di casa con perfetta squisitezza senese), brindò al nostro direttore generale, alle gentili moglie e figlia di lui; Johnson al consolato di Siena ed ai suoi compagni di viaggio, e specialmente a L. V. Bertarelli

che mena dritto altrui per ogni calle;

l'onor. Brunialti a Roma, ed alla cooperazione dell'esercito e del Touring nel far conoscere l'Italia; L. V. Bertarelli all'on. Brunialti, che andrà presto in America a fare propaganda in favore dell'Italia; il tenente Angiolini al Touring a nome dei bersaglieri.

Tutti poi (anche coloro che non brindarono) si mostrarono entusiasti di Siena e dell'accoglienza senese, e sempre più convinti della grande utilità del Touring e dei suoi convegni per far sempre più conoscere agli Italiani... gli Italiani e l'Italia.

La mostra dell'antica arte senese.

Il giorno seguente, sino alle 16, tutti restammo liberi; santa e cara libertà di cui ognuno seppe approfittare per visitare l'esposizione d'arte antica senese, la città (che non s'è mai visitata abbastanza) e, fin dove fu possibile, anche i dintorni.

La mostra ha trovato una sede insuperabile in ben quaranta sale di quel *Palazzo Comunale* che è già da per se stesso un'esposizione, coi suoi affreschi che ci narrano sei secoli di storia artistica, dai Lorenzetti al Sodoma, e sino su al Cassioli, all'Aldi ed al Maccari. « E' (scrive egregiamente Arduino Colasanti nell'*Antologia* del primo maggio) nella Esposizione di Siena una virtù di rievocazione che oltrepassa i confini degli avvenimenti artistici consimili, per assumere potere ed eloquenza di energia fecondatrice. I tesori d'arte, le oreficerie di Ugolino di Vieri e di Viva, di Piero di Lando e di Francesco di Antonio, gli avorî, i reliquarî raccolti nella sala della Pace, dove Ambrogio Lorenzetti dipinse le allegorie del buono e del cattivo governo, i calici e le navicelle di Goro di ser Neroccio, gli ostensorî smaltati, su cui si avvolgono rami di una flora strana e meravigliosa, le stoffe luminose, scintillanti d'oro e di colore, disposte nella sala del Mappamondo, le pagine alluminate da Niccolò di ser Sozzo Tegliacci, da Giovacchino Semboli, da Benvenuto di Giovanni, da Antonio Gregori, da Pellegrino di Mariano e da altri moltissimi, i bei libri miniati, nei quali le gentildonne del Rinascimento nascosero le loro lagrime e le loro preghiere, le madonne solenni di Jacopo della Quercia e santi vigorosi, modellati dal Cozzarelli, conservanti tuttora in gran parte l'antica policromia, le armi, i ferri, i bronzi testimoni delle titaniche lotte combattute per la libertà, tutto il gran sogno di gloria iniziato da Guido, proseguito da Duccio, maturato attraverso gli sforzi di Simone di Martino, dei Lorenzetti, di Sano di Pietro, del Sodoma e del Fungai, tutta la luce di bellezza che, oltre

Nob. Giuseppe Camajori
Capoconsole.

Siena. — Palazzo Tolomei.

la città e oltre il territorio della repubblica, si diffuse prodigiosamente attraverso l'Umbria e la Toscana, fino a Napoli e fino a Venezia, ci dicono come qui, più che altrove, l'immensa moltitudine di forme imperiture che popola le chiese e i palazzi rispondesse dalle sue sedi alle armonie della vita, con un accordo così pieno e così possente, che in breve divenne dominatore ».

Stemma della città di Siena.

Ben più che poche ore sarebbero state necessarie per vedere, comprendere, apprezzare, ammirare quella mostra! Abbiamo dovuto adunque accontentarci d'una rapida corsa traverso le numerose sale per vedere le piante e stampe figuranti la Siena dei secoli scorsi; i calici, turiboli, reliquarî, paci, ostensorî, campanelli, candelabri, crocifissi, ostensorî; le borse, i piviali, e pianete, e dalmatiche, e copricalici, e camici, e veli, e merletti, e le rose d'oro date da Pio II alla repubblica di Siena e da papa Alessandro VII al Duomo; i mobili intagliati ed intarsiati, i codici miniati, gli arazzi, le statue policromate e dorate, le medaglie e monete, i cofani dipinti; gli oggetti di ferro battuto e quelli di bronzo; le balestre, spade, pugnali, lance, alabarde, cannoncini; i gessi, le ceramiche, ed i quadri di scuola senese, dalle madonne pensose e soavi di Duccio e della sua scuola, e sino su alle testate di bare del possente Sodoma e del Beccafumi, ed ai quadri e disegni del Peruzzi, del Vanni e del Manetti, così sapientemente ordinati da Corrado Ricci, che ebbe la fortuna di ottenere la preziosa collaborazione del conte Antonio Filangeri di Candida e del conte Francesco Malaguzzi-Valeri.

In città e nei dintorni.

Nè meno affrettata potè essere la visita alla Galleria dell'Accademia, coi suoi 700 quadri, ancone e trittici; ed alle chiese principali, dalla basilica di S. Francesco a quella immensa di S. Domenico, ed alle logge, dalla *Loggia dei Mercanti* (ora sede del « Circolo degli Uniti », che aveva gentilmente mandato a molti turisti l'invito di frequentare le sue sale) erettanel 1417 su disegno di Sano di Matteo, alla Loggia del papa, fatta erigere pochi anni appresso da papa Pio II, in onore della sua famiglia, *gentilibus sins Piccolomineis*, di fronte al grandioso *Palazzo Piccolomini*, emulo del palazzo Strozzi di Firenze; e più d'uno volle riassumere e sintetizzare quanto aveva visto, salendo a dominare la città dai merli dell'ardita *Torre del Mangia,* alta quasi cento e due metri; e la visita, sebbene affrettata, alla città riuscì utile ed istruttiva in grazia dei gentili amici che servivano di guida ai forestieri, ed in grazia del sentimento artistico e coltura di storia dell'arte che

Siena. — Loggia dei Nobili.

hanno così larga diffusione nella cittadinanza senese, dai cittadini più cospicui sino ai più umili popolani.

Nè mancò chi volle visitare il mercato, e qualche contrada popolare; ed una comitiva, dopo essere scesa a fare il bagno presso Fonte Branda, ed aver visitato quel museo d'arte cha è ora la casa di Santa Caterina, anche volle entrare in una « mescita di vino », e brindare rumorosamente alla *'ontrada dell'o'a*, che vinse il palio del 1903; e lì si potè fare la conoscenza della vecchia Valentina, una famosa popolana contradarola che quando parla, come ci assicurò essa stessa, *non ha bollicini nella lingua*, e che salutò, nel 1887, la Regina Margherita con queste parole: *'Ara piccinina come sei 'arina!*

Ci fu anche chi trovò il tempo di fare, fuori di Siena, una visita al *Convento dell' Osservanza* (che dalla collina

Siena. — Palazzo Sansedoni.

della Capriola vede spiegarglisi dinanzi un così esteso e svariato panorama, sino all'azzurra linea di monte Amiata), ad ammirarvi il grandioso bassorilievo di terra cotta del Della Robbia, ed a visitarvi la sagrestia, i sotterranei, la cella di San Bernardino (che, come Santa Caterina, guadagnò a Siena il pregio della santità), e le tombe, fra le quali quella di Celia Petrucci, che fu, come ci assicura l'epigrafe, *forma incomparabili pulchritudine.* La bella donna morì nel 1557, cioè due anni dopo che era morta la grandezza di Siena, gloriosamente agonizzante nel memorando assedio, e vinta, più che dalla forza e dalla crudeltà del marchese di Marignano, dal tradimento straniero.

Il fraticello (uno dei 38 che abitano il convento) guidandoci cortesemente a veder quanto c'era da vedere, nella sagrestia, additando una piccola lapide nel pavimento, disse sommessamente: *Qui c'è il Petrucci.* Forse quel fraticello non si ricordava bene chi fu Pandolfo Petrucci, fattosi nell'anno 1487 tiranno di Siena, chiamato dal Macchiavelli « principe modello », detto dai suoi contemporanei « il magnifico », e morto d'asma nell' anno 1521 in quel « palazzo del Magnifico » (che egli s'era fatto costruire nell'anno 1504, nella *Via dei Pellegrini*, da Giacomo Cozzarelli), sul quale si possono ancora ammirare le bellissime

campanelle di bronzo che il volere del popolo salvò dalla esosità dei rivenduglioli; ma il fraticello pensava solamente che il Petrucci era stato un uomo grande, superbo, possente, che comandava a tutti, e che ora era ridotto a quattro ossa, nascoste lì sotto, sotto quella pietruccia, sotto i nostri piedi!

Siena. — Monumento a Garibaldi.

La sfilata.

Da quella serena quiete del chiostro, e salutati per via da un acquazzone passeggero, ritorniamo in città, ad assistere alla sfilata. Formatosi nel cortile della prefettura, che già conosciamo, per *Via del Capitano*, *Via S. Pietro* e *Via del Casato*, il corteo scese ed entrò

Liberamente nel Campo di Siena;

e per *Via Rinaldini, Via Ricasoli, Croce del Travaglio, Via Cavour, Via Palestro* e *Passeggio della Lizza* (ove sfilò davanti alla bella statua equestre di Garibaldi — lavoro pregiato di Raffaello Romanelli — ai cui piedi, mentre parlava colla solita onesta foga, cadde, colpito da apoplessia, pochi anni or sono l'ottimo Matteo Renato Imbriani), andò nel cortile della *Caserma di Santa Barbara*, per la distribuzione dei premî.

Il corteo era formato nel seguente modo: le motociclette, dei signori Arturo Vettori, Guglielmo Zocchi, Renato Bellenghi (Firenze) e del signor Cordeschi; pompieri; automobile del conte Nello Pannocchieschi d'Elci (presidente del Comitato dei festeggiamenti) col conte Carlo Piccolomini Clementini (presidente del *Club Sport*, colla bandiera del sodalizio); soci del *Club Sport;* ufficiali del 9° fanteria (tenente Paunilunghi, tenente Jacoponi, sottotenente Matteucci, sottotenente Piangerelli); plotone ciclistico del 2° bersaglieri (col capitano Ignazio Grazioli, e tenenti Oggioni e Angiolini), venuto da Livorno, ed unitosi a Poggibonsi colla squadra di Firenze; plotone ciclistico del 9° fanteria; squadra (numerosa, e con alcune cicliste) di Roma, col capoconsole on. Brunialti, e coi consoli Guglielmetti, Righetti, Sbricoli e Trasatti; la splendida squadra fiorentina, coi ciclisti tutti vestiti di bianco, colle macchine tutte vestite di fiori, col capoconsole Modigliani-Rossi, e coi consoli Bellincioni, Girardi e Lorenzetti; i ciclisti di Arezzo col capoconsole Carlo Giuseppe Squintani; i ciclisti di Grosseto col capoconsole architetto Lorenzo Porciatti; i ciclisti di Cagliari col capoconsole Luigi Casotti, ecc., ecc. Chiudevano il corteo gli automobili del march. Antonelli, del nobile Niccolò Buonsignori, del direttore generale del Touring Federico Johnson.

Mentre il corteo sfilava lentamente, a passo d'uomo, per il Campo, fra il palazzo Sansedoni e la Fonte Gaia, dall'alto della torre scoccavano le cinque; ed anche pareva di sentire là in alto la voce del Mangia che dicesse: « Bello! Ma la corsa del palio mi piace di più »; e si poteva leggere un uguale pensiero anche sul viso di molti di coloro che stavano guardando lo sfilamento d'un corteo moderno che stonava in modo così strano coll'ambiente medioevale.

La premiazione.

Cosimo I dei Medici, nel 1560, cioè appena domata Siena, per tenerla soggetta fece erigere, a nord-est della città, la cittadella, o Forte di Santa Barbara. I bastioni sono ora ridotti a pubblico passeggio, e da essi, mentre si respira un'aria ristoratrice, si domina un esteso panorama; e fra essi, nell'ampia spianata, s'alza una grande caserma, con un corpo principale verso la Lizza, e due grandi ali bianche che da quello vanno verso il bastione di fronte, che si vedeva affollatissimo di curiosi. Nel cortilone entrarono tutti i componenti il corteo e molti invitati al rinfresco offerto dal Municipio; e mentre i ciclisti si mescolavano coi soldati, e i brontolii delle cornette ed il tintinnio dei campanelli con lo squillo delle trombe, dalle finestre sventolavano le bandiere, e le grida salivano al cielo.

Intanto sotto il portico si stavano facendo i preparativi per la distribuzione dei premî, ad un tavolino intorno a cui

Alfieri delle squadre del Touring.

stavano la contessa Marina Pannocchieschi d'Elci, il direttore generale del Touring comm. Johnson, il capoconsole di Siena nob. Giuseppe Camajori, gli assessori comunali ing. Mariani, prof. Lombardi, dott. Spediani, il colonnello Garbarino del 9° fanteria, il commendatore Crocini presidente della deputazione del Monte dei Paschi, ed altri ancora.

I premî (offerti dal Municipio di Siena, dal Monte dei Paschi, dalla Camera di Commercio, dalla Deputazione provinciale, dal Comitato della mostra, dal comm. Johnson) erano tanto ricchi quanto numerosi; e bastarono largamente ad accontentare tutti.

Una speciale medaglia venne conferita al maestro della banda del 9° fanteria signor Martino Panocchia, che fece comporre ed eseguire, fra applausi, la musica dell' *Inno del Touring*, riprodotto anche nella cartolina-ricordo del convegno.

Dopo la distribuzione qualcuno dei convenuti si recò sui bastioni, nei viali ombrosi, a bearsi nel sentire i bambini parlare un italiano... che non s'impara nelle scuole; e sentì allora qualche confronto fra il palio di Siena e il corteo ciclistico, e sul modo di premiazione; e colse fra altro a volo il seguente dialogo fra una vecchierella ed un vecchio:

— Senti, hanno fatto le 'ose a modo loro; hanno dato i premi a chi han voluto. Sono arrivati assieme; e dunque 'ome facevano a sapere chi ha vinto il palio? 'Osì dovevano fare 'ome si 'orre in piazza; chi primo arriva e quello vince. Che ne dici?

— Hai ragione, Dio de' Dei.

Contessa Marina Pannocchieschi d' Elci.

All'Accademia dei Rozzi.

La potenza finanziaria di Siena è rappresentata dal Monte dei Paschi, la potenza intellettuale dall'Accademia dei Rozzi; e qui comprendiamo bene che, per chi non è senese, due parole di spiegazione sono necessarie.

Sul principio del secolo XVI, di fianco ai cultori della commedia classica, sorsero in Siena i cultori della commedia popolare; ed erano uomini d'umile condizione, che componevano e rappresentavano sulle piazze, con grande divertimento del pubblico, le loro commedie, trenta delle quali si trovano ancora stampate, sebbene in rarissimi esemplari.

Ing. Carlo Alberto Ficalbi console.

Ing. cav. Stanislao Caselli console.

Dott. Giulio Bargagli Bardi Bandini console.

Martino Bratto console.

Essi si acquistarono tanta fama, da farsi invitare a recitare le loro commedie anche fuori di Siena; e durante il pontificato di Leone X (1513-1521) si recarono più volte a Roma a recitare in Vaticano. Alcuni di costoro, nel 1531, si unirono in società letteraria, detta *congrêga*; e poichè erano tutti maniscalchi, cartaî, uomini privi di lettere, si chiamarono *rozzi*; scelsero per impresa una rozza sughera dalle cui radici nasce un polloncello, e per motto le parole « chi qui soggiorna acquista quel che perde », con che volevano dire che chi entrava nel sodalizio acquistava il nome di « rozzo » ma, studiando ed ingentilendosi, andava perdendo la « rozzezza ». Si leggevano, nelle adunanze, i classici italiani (riservando sempre Dante per la quaresima), si recitavano composizioni, si facevano disquisizioni letterarie; e dall'origine della congrega sino al 1568 (quando Cosimo I proibì qualsiasi adunanza), i Rozzi pubblicarono molti loro componimenti in libercoli, un centinaio dei quali è posseduto dalla biblioteca comunale. Nel 1603 i Rozzi (colla cui congrega due accademie si erano fuse) ripresero la loro vita; nel 1690 ottennero di chiamarsi *Accademia dei Rozzi*; andarono sempre più allontanandosi dalla loro origine popolare, per assumere una importanza letteraria; ebbero un teatrino, detto « Saloncino »; nell'anno 1727 inaugurarono la loro sede, fabbricata a bella posta; e da allora in poi l'Accademia andò accogliendo nel suo seno nobili e letterati; nel 1817 l'Accademia inaugurò il suo teatro; nel 1831 ridusse alle attuali grandiose proporzioni il salone degli specchi, intorno a cui girano le altre numerose sale dello splendido ambiente. Si divise poi nelle tre sezioni scientifico-letteraria, filodrammatica, musicale; nel 1894 vide sorgere nel suo seno la *Commissione Senese di storia patria* che pubblica annualmente un pregiato *Bullettino*; e, per antica tradizione, nelle più solenni occasioni, fa « gli onori di casa » a nome di tutta Siena.

E gli « onori di casa » fece ai soci del Touring, in modo principesco, la Regia Accademia dei Rozzi, e per essa l'arcirozzo ed arcicortese generale Stanislao Mocenni; prima con un applauditissimo concerto musicale (di cui fu speciale ornamento il violinista professore Rinaldo Franci) nel teatro, e poi, nelle ampie sale, con un sontuoso ricevimento, seguito dal ballo, e preceduto, nel salone degli specchi, da una gentile cerimonia: l'apposizione, al vessillo del ciclismo femminile, dei colori di Siena bianco e nero. Bianco e nero perchè? Perchè, come s'è già detto, se il cavallo di Senio era bianco, era nero invece il cavallo di Aschio; e perchè, durante il sacrificio della ricordata pace, dall'ara di Diana sorse un fumo bianchissimo, ed un fumo nerissimo dall'ara d'Apollo.

Lo stendardo del Touring era affidato alla contessa Marina Pannocchieschi d'Elci; ed il capoconsole nobile Camajori, mentre la cortese gentildonna apponeva sul vessillo i colori di Siena, disse:

Signore e signori!

Il Consolato senese è lieto e superbo di vedere unita la vecchia balzana alle altre imprese sue consorelle nello stendardo del Touring.

Voi, gentile signora, che avete accolto l'invito di esserne la madrina, abbiatevi i nostri ringraziamenti.

Le antiche donne della vostra casa, nei merlati e melanconici castelli dei Pannocchieschi, ricamavano, nelle lunghe ore dell'attesa, le sciarpe, le quali erano dai loro cavalieri contese pei cruenti tornei: voi, donna dei nostri tempi, che con noi sentite ed intendete il turismo, donate lo stemma della nostra città al vessillo, che i moderni cavalieri faranno sventolare da un capo all'altro d'Italia, simbolo di pace e d'amore.

La cortese madrina rispose:

Ringrazio questo gentile Consolato dell'onore fattomi, e sono licta di scoprire, su questo vessillo, l'arma di Siena ospitale, facendo voti a che la bella insegna del Touring prosegua vittoriosa il suo corso. Possano gli auspici delle donne senesi, congiunti ai voti di tante donne italiane, accompagnare sempre benedicenti questo vessillo di pace nel suo venturoso cammino.

La Direzione Generale del T. partecipa al Convegno in automobile.

Il banchetto.

Nel teatro dell'Accademia dei Rozzi, adorno di piante e fiori, ed illuminato a luce elettrica, ebbe luogo, al mezzogiorno del 7, il banchetto che doveva chiudere il riuscitissimo convegno.

Ai lati del palcoscenico pendevano i vessilli di Siena, dei Rozzi, del ciclismo femminile, del Consolato di Roma; e dal palcoscenico, in cambio di parole, scendevano fatti, rappresentati dalle pietanze portate da numerosi camerieri.

I convitati erano più di cento; ed al posto d'onore sedeva il direttore generale del Touring Federico Johnson, che aveva alla sua destra il sindaco comm. Lisini e l'onorevole Brunialti, ed alla sinistra il consigliere delegato Gonfiantini (in rappresentanza del prefetto) ed il capoconsole Camajori; e fra i commensali notammo pure i valenti collaboratori del capoconsole, cioè gli instancabili e cortesi consoli Giulio Bargagli Bardi, Martino Bratto, ingegnere Stanislao Caselli, ingegnere Carlo Alberto Ficalbi; e poi (per fare alcuni nomi) L. V. Bertarelli, l'ingegnere Binda, l'avvocato Guasti, il commendatore Pollini, presidente della Deputazione provinciale, l' arcirozzo generale Stanislao Mocenni, il commendatore Crocini, presidente della Deputazione del Monte dei Paschi, il signor Enrico Righi presidente della Camera di Commercio, il colonnello commendatore Garbarino, il commendatore Barduzzi, il cavaliere ufficiale avvocato Carlo Alberto Cambi Gado, il cavaliere avvocato Valenti Serini, vice presidente della Mostra d'arte antica con il segretario generale cavaliere Pilade Bandini, i tenenti dei bersaglieri Angiolini e Oggioni, il commendatore Cicogna, il cavaliere professore Vittorio Mariani, il maestro Pannocchia; e molti altri, fra i quali, numerosi, erano i capo-consoli e consoli del Touring.

I brindisi.

Era giunto il mesto momento della partenza; molti sentivano il dovere ed il desiderio di esprimere i proprî sentimenti; e perciò i brindisi furono numerosi.

Il console ing. Stanislao Caselli partecipò le adesioni della contessa Marina Pannocchieschi d'Elci, del senatore conte Bernardo Tolomei, dell'onorevole Torello Ticci (deputato di Montalcino e vecchio soldato di Curtatone e Montanara), di varî capoconsoli; il capoconsole nobile Camajori portò il saluto a Johnson, a Bertarelli, al sindaco di Siena, ed a quanti altri contribuirono alla buona riuscita del convegno; il sindaco comm. Lisini portò il saluto di Siena e brindò alla prosperità del Touring e di tutte le città rappresentate al convegno; alla prosperità del Touring brindò pure il consigliere delegato cavaliere Gonfiantini che, a nome del prefetto, portò i saluti del Governo; Johnson (salutato al suo alzarsi da un unanime applauso che durò qualche minuto) portò, a nome del Touring, un saluto a Siena, (ove c'è un'esposizione provvisoria d'arte sacra, ed una esposizione permanente di gentilezza, cortesia ed ospitalità), e brindò alle autorità, al corpo consolare, ed augurò di rivedere tutti i commensali a Milano per la festa del decennio della fondazione del Touring; l'on. Brunialti, portando a Siena il saluto di Roma, parlò delle bellezze e della gloria delle due città, e dell'utilità del Touring per la conoscenza d'Italia, ed augurò che sullo stendardo del Ciclismo femminile possano trovar posto un po' alla volta tutti, senza eccezione, gli stemmi delle città italiane; L. V. Bertarelli (pure salutato al suo alzarsi da un lungo ed unanime applauso) parlò delle impressioni provate e riprovate nel visitare e rivisitare Siena, e finì con un saluto alla città, alle sue bellezze, al suo dolce idioma; il generale Stanislao Mocenni brindò a nome dell'Accademia dei Rozzi, e disse che se fossero rivissuti i fondatori dell'antica congréga lo avrebbero ringraziato di aver dato ospitalità ai soci dei Touring, che rappresentano la forza e la speranza

La squadra dei ciclisti fiorentini.

d'un migliore avvenire; il signor Angelo Modigliani Rossi, capoconsole di Firenze, portò il saluto della sua città; l'on. Gesualdo Libertini, quello della Sicilia; il capoconsole Luigi Casotti, quello della Sardegna; il tenente Angiolini, quello dei bersaglieri; l'avvocato Alfredo Bruchi (consulente legale del Touring) portò un eloquente saluto a Johnson e Bertarelli, ed a tutti i fratelli d'Italia, di qua e di là dal confine politico; e poichè l' avv. Bruchi, l' onorevole Brunialti ed altri oratori avevano alluso a Trento, un trentino, a nome della sua città, rispose commosso e ringraziò.

La lupa di Siena.

Poi vennero gli addii, i ringraziamenti, i saluti, le promesse, gli augurî, gli arrivederci; il comm. Johnson coi suoi compagni ripartì tosto in automobile; tutte le squadre ripresero la via del ritorno: altri saluti si rinnovarono alla stazione per chi partì in ferrovia; e quanti lasciarono Siena recarono seco il vivo desiderio di ritornare, ed il ricordo d'una città sovranamente bella, d'una cittadinanza largamente cortese, e d' un convegno che portò una spiccata nota artistica ed intellettuale nei convegni del Touring, e che sotto non pochi aspetti deve servire di norma per i convegni futuri.

Il convegno turistico della Spezia.

(18-19 giugno).

Da Siena, alla Spezia; dalla città antica, che conserva incontaminato il suo carattere medioevale, alla città moderna, sorta in pochi anni, come per incanto; dalla città artisticamente irregolare, colle sue vie strette e tortuose,

Cartolina del Convegno turistico della Spezia.

alla città regolarissima, con vie diritte ed uniformi, che si incrociano ad angolo retto; dalla città che, dall'alto dei suoi colli, accenna da lungi colle alte torri, alla città che, dalla riva del suo mare, accenna da lungi cogli alti fumaiuoli; dalla città silenziosa, superba delle sue memorie, alla città affaccendata e rumorosa, superba delle sue speranze. Quante svariate bellezze offre l'Italia a chi sa percorrerla e studiarla!

Ed ecco che come un Consolato del Touring indisse un convegno a Siena per far conoscere le bellezze dell'arte antica italiana, un altro Consolato del Touring indisse un convegno alla Spezia, per far conoscere la potenza della industria moderna italiana.

La circolare d'invito (firmata da un numero veramente straordinario d'illustri personaggi che componevano il Comitato d'onore ed il Comitato esecutivo) diceva fra altro:

Nel golfo.

> Non è ancora spenta l'eco degli *hurra* che salutavano la consegna della bandiera di battaglia alla R. N. *Regina Margherita*, e la Spezia si appresta a festeggiare un nuovo lietissimo avvenimento marinaro. Il giorno 19 del prossimo giugno scenderà in mare la bella e grandiosa corazzata che dal nome dell'Augusta Sovrana s'intitola, la R. N. *Regina Elena*, e mentre la nostra marina si accresce di una potentissima unità, la città della Spezia si prepara a festeggiare con viva gioia l'auspicato varo. La cerimonia sarà presenziata da S. M. il Re.
>
> Quale migliore occasione per indire nella nostra città una grandiosa festa sportiva?
>
> Questo Consolato del T. C. I., in unione alle società Club Spezia e Ciclo Sport Club, v'invita in tal epoca e precisamente nei giorni 18 e 19 giugno ad un grande convegno turistico; e voi non potete rimanere indifferenti a tanta festa in cui potremo affermare con un solenne atto di solidarietà la nostra simpatia per la gloriosa marina italiana, e salutare la potente nave da guerra, mentre scende sicura nel libero mare, con un inno alla pace, alla fratellanza fra i popoli tutti.
>
> La Spezia vi aspetta e si prepara a ricevervi colle meritate accoglienze, il programma svariato ed attraente da sè solo s'invita; chi di voi vorrà mancare? Noi vi attendiamo per darvi il fraterno saluto; mandate numerosi le vostre adesioni.

Più d'uno, veramente, mancò; il numero dei convenuti non fu quale si sarebbe potuto attendere; ma esso in ogni modo fu tale da rendere il convegno vivace e solenne.

Il ricevimento in Municipio.

Assai brillante riuscì il ricevimento dato, la mattina del 18, al Teatro Nuovo, dal Municipio ai turisti convenuti a Spezia.

Notate erano specialmeute la squadra di Chiavari (guidata dal capo-console E. A. Musto), in un costume uniforme, pratico, serio, e che diremo... dell'avvenire, perchè in un avvenire prossimo tutti i costumi turistici saranno così, perchè, come ognuno può osservare, i costumi troppo sfarzosi e teatrali accennano fortunatamente a scomparire; di Reggio Emilia, Genova, Bologna, Firenze, Savona, Pisa, Voltri, Rapallo, Montecatini.

Vi erano pure ciclisti di Arezzo, Modena, Carrara, Parma, Siena, Santa Margherita, Fivizzano, Lucca, Livorno, Fucecchio, Bagnone, Massa, Asti, Montepulciano, Villafranca, Pontedera, Voghera, Soresina, Trigolo.

Spezia. — Viale Mazzini.

La Direzione generale del Touring era rappresentata dal capo ufficio signor Luigi Cuneo Vidal.

Dal cav. Giuseppe Squintani venne, a nome della città di Arezzo, presentata al siudaco, quale omaggio di quella gentile città, un'artistica pergamena; e dal signor Musto una lettera del sindaco di Chiavari.

Tali presentazioni vennero accolte da applausi.

Il prof. Francesco Corio, console del T. C. I. (che fu la vera anima e forza organizzatrice del convegno), presentò al sindaco le varie rappresentanze.

Il sindaco Luigi march. De Nobili ringraziò, a nome della città, i numerosi ciclisti intervenuti che vollero con la loro presenza onorare la città e rendere più brillante il convegno.

Le parole del sindaco, applauditissime, vengono coperte da grida fortissime di *viva la Spezia.*

Spezia. — Giardini pubblici.

Al sindaco risponde il capo console cav. Alfredo Fanfani il quale ringrazia il sindaco, la rappresentanza comunale, le autorità presenti e tutti gl'intervenuti per le feste fatte ai congressisti.

Ciò fatto si passò al ricco *buffet* offerto dal Municipio.

La gita in mare.

La parte più riuscita, più originale, più gradita del convegno, fu senza dubbio la gita in mare, nello splendido golfo incantato.

Con uno speciale vaporino, l'*Alleanza,* i turisti partirono dalla Spezia; costeggiarono il versante occidentale del golfo; sostarono a Portovenere, ove visitarono la Grotta Arpaia (ove si legge ancora la bugiarda iscrizione che ricorda Byron, e che fu lì messa per attirare gli Inglesi); girarono l'isola Palmaria (colla Grotta dei Colombi, e le isole Tino e Tinetto); tagliarono, parallelamente ed esternamente alla diga subacquea, il golfo, ed andarono a Lerici; e di lì, passando davanti a Pertúsola (ove ardono senza interruzione i forni nei quali si fonde la galena argentifera che viene dalla Sardegna), ritornarono alla Spezia.

Stretto fra Portovenere e l'Isola di Palmària.

Al ritorno da Lerici venne avvistata la nave ammiraglia inglese *Bulwark* alla quale fu rivolto un entusiastico saluto. Agli *hurra* rispose la musica della nave intuonando la marcia reale.

La nave ed il vaporino entrano l'una a fianco dell'altro in rada.

Durante la traversata furono lette parecchie adesioni; e, accolta da saluti ed applausi entusiastici, anche una lettera spedita dai soci del Touring Club Italiano a Trento.

Ma non si lessero soltanto delle lettere; si distribuirono anche dei cestini, che contenevano ogni ben di Dio; e di essi tutti i turisti furono così soddisfatti, che invitarono il professor Corio a scrivere il *Manuale del perfetto cestino.*

Al ritorno in città, i ciclisti vi fecero un giro; e non pochi di essi intervennero più tardi alla serata di gala al Politeama.

La gita a Portovenere piacque tanto, che alcuni soci vollero, il giorno seguente, ripeterla per conto loro; si fermarono a Portovenere; salirono sino sui ruderi della chiesa di San Pietro; di là ammirarono il grandioso panorama e gettarono soldini ai ragazzi che si buttano in mare, ed escono col soldino in bocca, mentre altri gridano: « signoro, gettate, signoro, gettate lontano; » ed ammirarono il capitano del vaporetto, il signor Ronchieri, che comanda e vende i biglietti, canta sempre (e anzi si sveglia cantando), e, da 42 anni sul mare... non ha mai bestemmiato! *Rara avis!*

Portovenere.

Una... gita di piacere.

Un numero notevole di turisti ebbero la... non felice idea di recarsi da Genova alla Spezia col « grandioso piroscafo transoceanico *Re Umberto;* » ed uno di questi Argonauti la mattina del giorno 19 ci scriveva:

« La scorsa notte non è stata certamente... il più bel giorno della nostra vita per me e per i numerosi miei compagni di sventura. Quante volte dal mare ho benedetta la terra, e dal piroscafo ho benedette le ferrovie, le biciclette, gli automobili, i cavalli, gli asini da sella, e le gambe!

« Chiedevate, offrendo di pagare, una cabina? E vi mandavano nelle cuccette! Vi arrischiavate a sdraiarvi su una cuccetta? E un numeroso esercito nemico vi faceva scappare! Vi sedevate a terra sopra il ponte? E correvate pericolo di buscarvi un calcio nella testa! Vi mettevate a camminare? E calpestavate i vostri simili! E poi, quel po' di maretta, quali disastri! Una banda, che era a bordo, perdeva ad ogni minuto un suonatore, che non poteva più suonare, perchè aveva già emesse tutte le sue note. Oh! che notte, che tremenda notte, che terribile notte!

« Se si andava sotto coperta, anche per noi, come per i seguaci di Colombo del Pascarella,

" l'aria bruciava che pareva un forno
a respirà se respirava er foco; "

si tornava sul ponte, e il capitano ed il vento, padroni assoluti lassù, vi cacciavano via. Eravamo in mille così vezzosamente accatastati sul « grandioso piroscafo transoceanico; » e sorse subito l'idea di costituire, a monito ed esempio dei poteri, la « Società dei Mille della Spezia! »

« Quando Dio e il capitano vollero, dopo cinque ore di quella « gita di piacere » si girarono l'isola del Tinetto, quella del Tino e la Palmària, si lasciò a sinistra la baia di Portovenere, e si entrò placidamente nel golfo della Spezia.

« Davanti a tante e tali bellezze, si dimenticarono tosto

" la noia e il mal della passata via "

e tutta la... poesia del mare e poichè le onde lì dentro erano tranquille, tornarono in tutti il desiderio e la forza di guardare ed ammirare. Si costeggiava il versante meridionale del golfo grandioso, fasciato di verde ed inondato di sole; da lungi le banderuole della gran gala sventolavano gioiosamente su navi numerose; e su tutte queste, dall' alto del suo trono, dominava la *Regina Elena*, sulla quale si vedevano correre, affaccendati, numerosi bianchi marinai. Erano le 8,30; ed in seguito ad una manovra che durò un'ora, il *Re Umberto* giunse ad allinearsi presso l'*Affondatore*. Le navi così disposte formavano due lunghe file parallele, in senso perpendicolare all'Arsenale; e fra quelle due file giravano innumerevoli imbarcazioni, dalle forme e natura le più svariate, dalle lance a vapore ai sandolini, dalle barche da pesca alle barchette da sbarco. Le musiche suonavano la marcia reale; i cannoni tuonavano; e dalle navi, dai palchi eretti sulla riva, dalle finestre di cento case, dalle vicine alture, migliaia e migliaia di persone sventolavano i fazzoletti, per salutarsi a vicenda, per isfogare in qualche modo l'entusiasmo impaziente ».

Portovenere. — Busto a Umberto I.

Portovenere. — S. Pietro e Castelletto.

Grotta Arpaia.

E, dopo averci descritto il varo (di cui parliamo più avanti), l'amico continua:

« Due ore dopo (dico *due ore dopo*), i fortunati ospiti del « grandioso transoceanico » riuscivano finalmente a scendere od a saltare a terra; e più d'uno volle salutare il capitano e dirgli: « Permetta che le dia un bacio... perchè non ci rivedremo mai più! »

Il varo.

I soci del Touring presenziarono il varo o da una speciale tribuna, o dalle navi.

Alle 9,45 un suono di tromba chiamò a raccolta i marinai che si allinearono come file di bianche statue, sui ponti; ed un quarto d'ora appresso, il rombo unanime di tutti i cannoni, il suono della marcia reale, e le rumorose acclamazioni degli spettatori, salutano il Re, che, sceso dalla *Trinacria*, passa nella sua lancia, e si dirige all'Arsenale.

La « Stella Polare » nel golfo di Spezia.

Appena il Re (dopo gli omaggi e le presentazioni) ebbe preso posto, cominciarono le operazioni del varo.

La cerimonia religiosa procede abbastanza rapidamente. Monsignor Carli, seguito dal capitolo della dio-

cesi di Sarzana, fa il giro della nave, impartendo la benedizione.

Poi la madrina sale sul palco del comando, al braccio del comm. Valsecchi, direttore delle costruzioni, seguìta dagli ingegneri, e rompe, lanciandola contro la prua, la tradizionale bottiglia fra grandi applausi della folla. Si reca

San Terenzio.

quindi, nella stessa forma, alla tribuna reale. Anche monsignor Carli sale alla tribuna reale e il Re gli stringe con effusione la mano.

Abbattuti, in ordine alternato tutti i puntelli, cioè contemporaneamente due per lato, si tagliano le ritenute laterali di poppa, e, dopo che l'ing. Calabreta ha compiuta la verifica dell'invasatura, si tagliano le ultime bozze di prua: la nave rimane abbandonata a sè stessa. Sono le 10,48.

E' un momento di grande attenzione ansiosa, ma la mole rimane immobile. Si tenta allora d'impiegare i martinetti idraulici per la spinta, ma essi non funzionano. Alle 11 si pongono in forza le balestre, che sotto lo sforzo delle maestranze scricchiolano; ma la nave resta ancora immobile.

L'ansia aumenta.

Finalmente, con l'impiego contemporaneo della potente forza d'un braccio d'acciaio passante a prora dell'invasatura e di due martinetti di sollevamento al centro, sotto la chiglia, l'attrito di distacco viene vinto, e la colossale mole, prima lentamente, poi più rapida, scorrendo sul piano inclinato, scende maestosa in mare, s'avanza fra le vecchie sorelle che la salutano. E' un momento solenne, e anche (me lo permettete?) un momento commovente. So bene, che chi, in simili casi, si commove è, secondo le più moderne teorie, un degenerato; ed in tal caso i degenerati erano numerosi, perchè ho visto più d'uno colle lagrime agli occhi.

Lerici.

In quell'istante s'alzò al cielo un rumore misto e confuso di mille rumori: il rombo dei cannoni, il rullo dei tamburi, il fischio delle sirene, il grido di migliaia e migliaia di persone, gli *urrah!* dei marinaî. La « *Regina Elena* » procedendo per qualche centinaio di metri (e fermandosi cinque minuti dall'istante in cui s'era mossa) lasciò dietro a sè una scía larga ed oscura; ed in quella scía entrarono gioiose tutte le piccole imbarcazioni, e seguirono, e circondarono, e abbracciarono la nuova grande sorella, che s'era fermata come per accogliere tutte quelle feste, umile in tanta gloria, coi sei bandieroni che sventolavano circondati da operaî e marinaî che, non potendo abbracciare tutta la nave, si abbracciavano fra di loro.

Prof. Francesco Corio
console del T. C. I. alla Spezia.

La sfilata.

Molti dei turisti trovarono anche il tempo ed il modo di visitare la simpatica città, che in quarant'anni vide i suoi abitanti salire da 7000 a 70000; l'Arsenale, sorto possente per il genio di Camillo Cavour e di Domenico Chiodo, al primo dei quali fu consacrata la via principale della città ed al secondo una statua; il quartiere operaio, che potrebbe servire di modello a tante città; e quel poco che la Spezia ha di antico, come il castello di San Giorgio, che fu eretto nel 1371, e nel quale ora si chiudono... i cani vaganti.

Varo della regia nave «Regina Elena».

Alle 19, del 19, riunitisi in via Mazzini, i ciclisti, colle bandiere sventolanti e colle medaglie risplendenti, sfilarono per la città, facendo qualche zig-zag, e compiendo il seguente percorso: Viale Mazzini, Porta Rocca, Viale Umberto, Via Prione, Via Chiodo, Viale Savoia, Via Duca di Genova, Piazza Cavour, Via Duca di Genova, Via Genova, Viale Garibaldi, Viale Savoia, Viale Margherita, Via Genova, Viale Garibaldi, Via Napoli, Viale Margherita, Corso Cavour, Via Domenico Chiodo.

Sulla scalinata del Teatro Duca di Genova, e dopo applaudite evoluzioni ciclistiche del plotone ciclistico del 2º bersaglieri, venne fatta la premiazione; e premî ce ne furono per tutti; e la lista è così numerosa che non abbiamo posto per pubblicarla.

E così finì anche questo convegno, che servì a far conoscere a numerosi soci del Touring le bellezze e forze del nostro massimo porto militare.

Preghiamo tutti i soci a volerci dare gli indirizzi di amici cui si possono utilmente mandare numeri di saggio delle nostre pubblicazioni.

Roma-Siena.

Col desiderio di partecipare al convegno di Siena, gioiello fulgidissimo tra le città toscane, il consolato di Roma decise la gita Roma-Siena nei giorni 3, 4, 5 corrente.

Ne assunse la direzione il sottoscritto, efficacemente coadiuvato dal console Enrico Righetti, e oltre questo vi parteciparono il capo-console on. Attilio Brunialti, i consoli Sbricoli cav. Silvio, Lega Gioacchino, Guglielmetti Riccardo, le signore Paula Folchi e Francesca Magrone, l'on. Gesualdo Libertini e Magrone avv. Michele, Luciano colonnello Giovanni Battista, Berini Augusto, Ferraguti Ugo, Galli Lorenzo, Frattini Adriano, Righetti Angelo, Necco Cesare, tutti soci del nostro Touring.

Durante il primo giorno di viaggio, reso parzialmente malagevole dalle strade polverose, si fece sosta a Civitavecchia, festeggiati dal console Alessandri, e poi a Corneto pel pranzo e pernottamento.

Ciclisti romani sulla scalinata della cattedrale di Siena.

Furono visitati: l'interessante museo, le tombe etrusche e il palazzo Vitelleschi, che per cura del Governo si sta ripristinando all'antico splendore.

Nel giorno successivo il tratto Montalto-Orbetello, in ispecial modo, riuscì pesante ai gitanti per le strade polverosissime, per l'uniformità della landa sterminata, silenziosa, monotona, per la canicola rovente.

L'incontro affettuoso dei carissimi soci grossetani console Giuseppe Millanta e Catone Porciatti ridonò a tutti l'abituale allegria, ed alla colazione gli evviva al Touring salirono ai sette cieli.

Visitata la graziosa Orbetello, si proseguì di buon passo per Grosseto, ove gli onori di casa vennero fatti con squisita cortesia da quel Consolato, presieduto dall' architetto Lorenzo Porciatti, capo-console operosissimo e artista geniale.

Solenne l'ingresso a Grosseto e solenne il banchetto al quale parteciparono le autorità cittadine.

I brindisi furono improntati alla più grande cordialità e tutti inspirati a voti pel miglioramento della importante provincia grossetana.

Di buon'ora si partì il terzo giorno per affrontare presto la lunga salita che conduce a Roccastrada. — Ai ciclisti grossetani aggregatisi alla nostra squadra, si unì alla stazione di Sticciano il simpaticissimo avv. Amilcare Concialini, console di Montepescali, il quale alla vasta coltura artistica accoppia un fine ed invidiabile buon umore.

E via per Monticiano ove ne attende la colazione, fatta preparare dal carissimo Catone Porciatti. — Ed era tempo, perchè, per arrivarvi, le ardue salite e le ripide discese sono parecchie.

Inforcato l'arcione, si prese la via di Siena ove eravamo sull'annottare.

Della sosta a Siena, del convegno, dei festeggiamenti è fatta menzione in altra parte di questa *Rivista*.

E chiudendo questo breve resoconto della gita da me diretta, debbo in primo luogo rivolgere un caldo ringraziamento ai componenti la squadra romana per l'esemplare ordine di marcia e per la disciplina sempre rigorosamente osservata, e speciali congratulazioni alle due egregie signore, che ci furono compagne nella non facile, ma pur splendida ed indimenticabile gita.

Ai simpatici colleghi di Grosseto, ai consoli e ai consoci tutti, che al nostro passaggio ci furono prodighi di tante cortesie, porgo, a nome della squadra romana, un affettuoso saluto ed il più cordiale ringraziamento.

Roma, 12 giugno 1904.

Rag. R. TRASATTI
Console del T. C. I.

Acqui.

(17 luglio).

Nella città di Acqui (provincia di Alessandria), come chiusura dei festeggiamenti organizzati per la fiera di San Giusto, è indetto, per il giorno 17 luglio, un convegno turistico, a cui possono prender parte tutti i soci delle società ciclistiche ed automobilistiche nazionali ed estere, e tutti i turisti che avranno fatto pervenire (entro il 12 luglio) la loro adesione e quota (L. 2,50 senza banchetto; L. 6 compreso il banchetto) al Comitato.

Il variato programma contiene anche la visita (che riuscirà assai interessante) agli stabilimenti termali d'oltre Bormida e sorgenti solfuree.

I premî sono numerosi, ed assegnati con concetti in gran parte nuovi.

Del Comitato esecutivo (che è presieduto dall'avvocato Vittorio Alessandro Scuti), fanno parte anche i signori Enrico Aimar (vicepresidente) e Giuseppe Calligaris (segretario) consoli del Touring.

Agnone.

(14-15-16 agosto).

Ricordiamo che nei giorni 14, 15, 16 agosto avrà luogo un convegno turistico ad Agnone, circondario d'Isernia, provincia di Campobasso.

Sappiamo che le adesioni sono ormai giunte a quel Consolato in numero confortanti, ed auguriamo che esse aumentino sempre.

Al buon esito del convegno dedica la sua attività quel console signor Tirone Pier Giuseppe, che merita tanto maggior lode per la sua propaganda in quanto essa si esplica instancabilmente in un territorio che s'è mostrato sino ad ora poco entusiasta per il ciclismo e per il turismo in generale.

ANCONA. — Ci scrivono: I signori cap. Franceso Lombardi, Stronati avv. Giovanni, Marco Testa, Stronati Alfredo, Carletti Ferruccio e Gennaro Pieranosi partirono giorni or sono da Ancona in automobile, compiendo il viaggio Ancona-Roma-Napoli-Aquila-Ancona. Prese parte alla gita il signor Riccardo Ponzelli con motocicletta.

L'itinerario fu coperto nel seguente modo: Primo giorno, Ancona-Roma chm. 329; secondo giorno, Roma-Napoli chm. 233; terzo giorno, Napoli-Aquila chm. 259; quarto giorno, Aquila-Ancona chm. 220.

L'automobile fu guidato dal nostro Ferruccio Carletti.

CASARANO (Lecce). — I ciclisti e gli automobilisti di Lecce fecero una gita, riuscitissima, a Casarano, che, su 9266 abitanti, conta... un solo ciclista, che non è ancora socio del Touring. I gi-

tanti restarono entusiasti delle accoglienze ricevute, e scandolezzati del pessimo stato delle strade; il che spiega lo scarso numero dei ciclisti in quella regione.

CAVALESE (Trentino). — Oltre cinquanta ciclisti da Tesero, Panchià, Fiano, Predazzo e Vigo di Fassa, accorsero a Cavalese, allo scopo di inaugurare, in forma solenne, il neo-costituito Club Alto Alvisio.

Incontrati a circa tre chilometri da Cavalese dalla locale squadra, dopo un giro per il paese gli ospiti vennero condotti all'Albergo dell'Ancora. Il presidente signor Brigaddi di Predazzo, dando relazione sulla neo costituita società, fece rilevare che i soci sommano già a 86 e che fra breve oltrepasseranno i 100! Già si fecero pratiche per avere l'approvazione di una fanfara, ed a cose compiute, l'*Alto Avisio* sarà l'unica società ciclistica del Trentino con fanfara montata.

Venne approvato a voti unanimi che il nuovo club si faccia socio del Touring. Venne poi deciso di fare frequenti gite sociali, gite ciclistiche e gite ciclo-alpine, abbondando la valle di luoghi degni di essere visitati.

Come prima gita fu scelto Alba, nell'alta valle di Fassa. Chiusa la seduta, con un nuovo giro per il paese si andò alla birreria al Giardino, dove era preparata la colazione, durante la quale suonava, molto applaudita, l'orchestra di Cavalese. Alle 18 giunse l'ora della partenza per gli ospiti graditi. Essi vennero accompagnati per alcuni chilometri dai ciclisti cavalesani, e poi alle grida di *viva Fiemme e Cavalese* la comitiva si sciolse.

CHIOGGIA (Venezia). — L'Unione Velocipedistica Clodiense ha inaugurato il suo gonfalone, lavoro della signora Teresina Lodetti di qui. Furono padrini i signori avv. Fulgenzio Frizziero, consulente legale del T. C. I. e Cristiano Voltolina, presidente della locale società del Tiro a segno.

Questo sodalizio è presieduto dal cap. Giuseppe Baldo console del T. C. I., sorse nove mesi or sono, conta già una cinquantina di soci; ed ha la sua fanfara ed una divisa uniforme.

CUNEO. — Il programma variato delle feste sportive comprendeva scherma, ciclismo, automobilismo, podismo e tiro al lepre ed al volo. Le feste, ordinate ed animate da numeroso concorso di pubblico si sono seguite dal 2 al 5 giugno con un successo completo.

Il convegno ciclistico-automobilistico riuscì splendido e se il tempo non avesse contrariato un po' la riuscita, i convenuti sarebbero stati oltre i 600, tuttavia essi raggiunsero il numero di 400.

Fra le società intervenute si distinsero quella di Mondovì, numerosissima pei ciclisti, motociclisti ed automobilisti; quella di Fossano con divisa e fanfara, quelle di Savigliano, Alba, Saluzzo e Pinerolo, quest'ultima con bellissimi automobili.

La premiazione, preceduta da smaglianti, applauditissimi discorsi dell'avv. Pier Benvenuto Rossi presidente della Società sportiva La Rola; del cav. avv. Brignone, presidente del Club sportivo di Pinerolo; dell'avv. Dompè, presidente dell'Unione ciclisti di Fossano; del signor Mobiglia, vicepresidente del Circolo ciclistico di Savigliano, ecc., ottenne il simpaticissimo scopo di affratellare con calde, entusiastiche dimostrazioni gli intervenuti, inneggianti allo sport e alla fiorente società La Rola, promotrice ed anima dei festeggiamenti.

La società La Rola ha dato un bellissimo concerto orchestrale con splendido ricevimento.

FAGNANO OLONA (Milano). — I soci del Touring qui residenti hanno costituito un nuovo sodalizio col nome *Cicli Fagnanesi Olona*, che si propone di coltivare lo *sport* turistico, e di procurare sempre nuovi soci al Touring. Anche la società come tale si fece socia del Touring. Presidente è il signor Giuseppe Salmoiraghi, vice-presidente il signor Giuseppe Morigia, console del Touring. Auguri di prosperità!

FIUME (Ungheria). — Una comitiva di ciclisti guidata dal Console partì la mattina del 5 giugno, alle ore tre e mezza, per visitare la magnifica grotta di San Canziano presso Trieste. Ivi attendevano ben centocinquanta ciclisti triestini, collo stemma del Touring Italiano.

L'incontro fu estremamente cortese; la visita alla grotta molto interessante.

Verso le 20 la squadra era di ritorno dopo percorsi, fra andata e ritorno, 144 chilometri.

GEMONA (Udine). Si ha il progetto di tener qui ai primi di agosto (in occasione delle feste con cui, nei giorni 6, 7 e 8 di quel mese si onorerà il glottologo padre Basiglio Brollo) un convegno turistico regionale. Al prossimo numero maggiori particolari.

LANCIANO (Campobasso). — Domenica 5 giugno venne solennemente inaugurato lo stendardo del Consolato di Lanciano del Touring. Ad una circolare del console signor G. Cotelessa. diramata il 28 febbraio scorso, per una volontaria sottoscrizione, largamente risposero tutti i soci del Touring e ciclisti. Lo stendardo, bellissimo, che con gli stemmi del Touring e di Lanciano sventolerà onoratamente in altri convegni ciclistici, venne fregiato di ben otto medaglie, di cui quattro d'oro, conseguite personalmente o con rappresentanti della sezione dal console signor Cotellessa nei convegni seguenti: Lanciano, 1902, medaglia d'oro e d'argento; Aquila, 1903, medaglia d'oro e d'argento; Ascoli, 1903, medaglia d'oro; Modena, 1903, medaglia d'oro; Bologna, 1901, medaglia d'argento; Touring Club Italiano, 1904, medaglia di benemerenza.

LUZZARA (Reggio Emilia). — La Società Ciclisti Montanara e Curtatone indisse un convegno a Montanara allo scopo di solennizzare l'anniversario della gloriosa battaglia; ed una squadra del Club Ciclistico Luzzarese (i cui soci sono quasi tutti anche soci del Touring), partecipò a detto convegno, orgogliosa di poter visitare, in tale circostanza, quelle sacre terre. I soci tutti riportarono ottima impressione dal convegno (ove la squadra ottenne un premio), e si sentirono incoraggiati a nuove e frequenti gite.

MONZA (Milano). — La Società *Velites-Ciclisti*, del Circolo San Giovanni Battista, ha inaugurato il suo vessillo, facendolo benedire in chiesa. Alla sede del Circolo ebbe poi luogo un ricevimento delle società aderenti, a cui tenne dietro la sfilata traverso la città.

PADOVA. — Il convegno ciclistico del giorno 19, indetto dalla Pro-Touring, riuscì assai numeroso ed ordinato. Furono fatte le più calde e simpatiche accoglienze alle squadre del Trentino e della Venezia Giulia.

Le squadre si recavano alla palestra ginnastica, dove facevano gli onori di casa i membri della Pro-Touring e quelli della Associazione ginnastica padovana.

Ecco il numero approssimativo degli intervenuti:

Occhiobello 26, Chioggia 10, Loreo 14, Badia Polesine 3, Vittorio 10, Monselice 21, Rovereto 8, Bassano 12, Peschiera 13, Marostica 2, Padova 160, Galzignano 6, Bassanello 57, Battaglia 9, Fontaniva 5, Trento 20, Castelbaldo 2, Costabissara 2, Anguillara 2, Conselve 13, Rovigo 28, Camposampiero 3, Rimini 1, Roma 2, Tolmezzo 1, Lendinara 4, Pontelagoscuro 1, Roncade 1, Mirano 1, Montevarchi 1, Thiene 6, Asolo 8, Vicenza 23, Ferrara 29, Piove 25, Belluno 1, Venezia 14, Valdagno 22, Pordenone 18, Breganze 10, Treviso 20, Montebelluna 4, Lonigo 8, Chiari 7, Pirano 4, Arco 11, Soave 8, Tombetta di Verona 17, Sambonifacio 7, Bologna 10.

Alle 11, alla palestra, sotto una lunga tettoia addobbata con trofei di bandiere, venne offerta una bicchierata agli ospiti, che si incaricarono di dare un vigoroso assalto al *buffet*.

Dopo i soliti evviva, i ciclisti composero un lungo corteo e si avviarono al salone dei Carmini, ove si inaugurò il vessillo dell'Associazione Italia. Dopo il banchetto (finito con molti brindisi), ha luogo la sfilata.

Vi partecipano oltre 700 ciclisti, nei variati costumi.

Il corteo muove alle 17 dal Prato (che è pavesato dalle bandiere di tutte le città d'Italia) e procede per le vie Roma, Garibaldi, piazza Unità d'Italia, piazza Erbe, via e piazza del Santo, via Businello, tutte imbandierate.

Lungo il percorso grandi acclamazioni.

Il corteo ritorna poi in Prato, dove, dinanzi alla Loggia Amulea, ha luogo la premiazione.

PIEVE DI CENTO (Ferrara). — Il 23 di maggio p. p. l'Unione Ciclistica Pievese ha inaugurata la sua bandiera, ricamata dalla gentile signorina Cleonice Bellodi.

Le fu offerta un'artistica medaglia d'oro, dono dei soci dell'Unione.

All'inaugurazione presero parte tutte le famiglie dei soci, riunendo così le prime e più gentili signore e signorine di Pieve.

Disse il discorso inaugurale il presidente signor Marco Rizzoli e poi parlarono il segretario Omero Roversi, il cassiere Aroldo Carlani ed il socio Lisi Francesco.

PRATOLA (Aquila). — Questo Consolato ha indetta una riunione ciclistica, invitando tutti i consoli della regione abruzzese. Intervennero, con bandiere, i consoli di Pescara e Lanciano, e numerosi ciclisti appartenenti ad altri consolati, ed il convegno riuscì assai animato. E' in animo del consolato di Pratola di indire per l'anno venturo un convegno regionale abruzzese. Il numero dei soci del Touring va aumentando in tutti i paesi dell'Abruzzo.

RAVENNA. — Oltre 500 ciclisti parteciparono al convegno del giorno 27. Il corteo riuscì splendido. Erano rappresentati i ciclisti di Ferrara, Forlì, Bologna, Faenza, Parma, Pesaro, Pavia, Pistoia, Ancona, Cesena, Osimo, Lugo, Fano, Milano, Modena, Comacchio, Copparo, Bagnacavallo, Rimini, Remido, Alfonsine, Cesenatico, San Casciano e Cotignola.

ROMA. — Al Castello di Costantino, dal Consolato del Touring Club è stata offerta una colazione alle rappresentanze dei dodici reggimenti bersaglieri ciclisti venuti per l'inaugurazione del Museo storico.

Oltre a tutti i consoli presenti, alla tavola d'onore sedevano il tenente colonnello Ceccarelli, il generale Bruto Bruti, gli onorevoli Brunialti e Libertini, ed alcune signore.

Parlarono applauditissimi gli onorevoli Brunialti, Libertini, il tenente colonnello Ceccarelli, il capitano Natali, il generale Bruti, e la signora Paula Viù-Folchi.

Furono inviati telegrammi al Re ed al direttore generale del Touring comm. Federico Johnson a Milano.

SAMBONIFACIO (Verona). — La riunione ciclistica, qui tenutasi il 2 giugno, ben si può chiamare convegno nel senso turistico della parola, sia perchè convennero a Sambonifacio, in larga schiera, i ciclisti di Arzignano e quelli di Cologna e Lonigo; sia perchè vennero scambiate idee e propositi turistici, e concretrato qualche importante progetto.

L'incontro degli arzignanesi colla nostra squadra ebbe luogo al Perarolo, 3 chm. dalla stazione.

Le due squadre (una sessantina di ciclisti) precedute dalla bella bandiera e dai trombettieri, mossero per il paese in ordine perfetto.

La fanfara di Prova le accolse al suono di inni patriottici al crocevia; ed indi si unì al corteo.

Il paese è in festa. Le signore gettano fiori, ed i ciclisti gridano *urrah!*

Sopraggiunge la rappresentanza di Lonigo (dott. Graveja e rag. Dalle Vegre). Quella di Cologna col vicepresidente sig. Finco, si era unita precedentemente alla squadra arzignagnese.

Le squadre sono ricevute dal console del T. C. I. signor Brena, dall'assessore signor Antonio Olinese, dal segretario capo sig. Guidorizzi, dall'ing. Mazzotto (presidente del Club alpino veronese) e dal dott. Cazzola Attilio e Ceola dott. Luigi.

Segue il wermouth d'onore, mentre le bambine del consigliere Bellomi porgono a tutti i convenuti dei fiori.

Il presidente rag. Olivieri dà il benvenuto ai fratelli di Arzignano a nome del Circolo nostro e della gioventù sambonifacese. Il presidente Dante Carradore con gentili parole esprime la riconoscenza della sua squadra per la bella accoglienza ricevuta. Il console signor Brena porge il saluto del Touring e dell'amministrazione comunale. Il signor Giuseppe Gallino (torinese, ora dimorante ad Arzignano) ricorda ai convenuti plaudenti il suo Piemonte, i Trentini e Garibaldi. Poi ha luogo una passeggiata alla Motta rallegrata dalla musica.

Alla stazione, dall'albergatore Polacco, ove ha luogo la bicchierata, apre il brindisi il signor Turra, arzignanese: segue il dott. Enea Carlotto che propone un telegramma al Club ciclistico trentino. Il presidente Olivieri, fra gli applausi più entusiastici, rinda alle rappresentanze dei circoli ciclistici di Arzignano, di Cologna e di Lonigo. Infine il dott. Carlotto acconsente a leggere una squillante sua lirica. E' interrotto e salutato infine da ovazioni formidabili.

Giornata solenne, splendida, indimenticabile.

SAN DANIELE DEL FRIULI (Udine). — Questa società ciclistica fece una gita nelle vicine alture di Villuzza, in occasione dell'offerta del labaro sociale, fatta da gentili signorine sandanielesi.

Luogo più bello non poteva venire prescelto per passare alcune ore in allegra compagnia. Da una parte la campagna pittorescamente verdeggiante, dall'altra la spianata del Tagliamento che perdesi nell'azzurro del cielo, di fronte il vicino Pinzano, coi ruderi del castello.

La partenza da S. Daniele ebbe luogo alle ore quindici circa. Precedevano tre motociclette, quindi seguiva un gran numero di cicliste e ciclisti; veniva poscia un carro artisticamente addobbato, ed abbellito dal sorriso di graziose signorine.

Arrivati sul posto, ove già sventolava una bandiera tricolore, la signorina Angelina Gentilli, con belle parole, a nome anche delle consocie, presentò il labaro, di finissimo lavoro. Seguirono quindi i discorsi del presidente di questa Unione e dell'Unione Velocipedistica di Udine.

Dopo l'allegra colazione, la festante comitiva prese la via del ritorno verso San Daniele, ove l'attendeva la musica del paese, che diretta dal valente prof. Carlo Morbidelli, per la prima volta in quest'anno presentavasi al pubblico, con splendido programma.

TERAMO. — Nei giorni 2, 3, 4 luglio si terrà a Teramo un convegno ciclistico ed automobilistico.

TRENTO. — Il convegno ciclistico organizzato dal Veloce Club Trentino riuscì benissimo sotto tutti i riguardi. I ciclisti, in numero di 520, intervenuti dalle vallate del Trentino e da altre regioni italiane, si recarono a fare omaggio al monumento di Dante. I quattro primi premi furono assegnati alle squadre di Badia Polesine, Verona, Mantova, Bassano.

VELLETRI (Roma). — Il convegno turistico del giorno 27 riuscì splendidamente. La squadra romana del Touring era composta di oltre 150 gitanti, tra cui diverse signore, sotto la direzione del console rag. Fernando Trasatti.

Erano ad attendere i gitanti il sindaco avv. Mariano Pieroni colle altre autorità comunali e il concerto cittadino.

I gitanti furono subito condotti nei locali della mostra, ove venne offerto un vermouth e poi alla visita della mostra stessa con squisita cortesia dai membri del comitato Giunio Lizzini e Guglielmo Pellegrini.

Alle 12 e mezza nel *parterre* del palazzo Ginnetti ebbe luogo il pranzo del Touring ottimamente servito da Pietro Galante della trattoria del Telaio d'oro.

Al banchetto parlarono il sindaco cav. Pieroni, portando il saluto di Velletri, il presidente del comitato della mostra, Napoleone De Bonis, l'on. Brunialti capo console del Touring a Roma, Telemaco Fabbri della Forza e Coraggio, l'avv. Viani e l'on. G. Libertini.

Il principe Ginnetti inviò un bellissimo telegramma e fece offrire 150 bottiglie di vino veramente excelsior, il socio Giuseppe Rosati offrì degli squisiti carciofini.

VILLAFRANCA (Verona). — La nuova Società ciclistica del Quadrato ha solennemente inaugurato il proprio vessillo, coll'intervento di autorità e di numerose rappresentanze, fra le quali è specialmente da ricordare quella dei ciclisti trentini. Durante tutta la giornata Villafranca (ove mai s'erano visti tanti ciclisti) fu animatissima. Sia in questa occasione che in altre molte, fra gli elogi alla bellezza delle strade vicine sentì ripetere due lamenti.

Innanzi tutto è deplorato l'abbandono in cui sono lasciati qui i cani, liberamente sollazzantisi per le ampie vie in barba alla decenza ed all'igiene e con pericolo specialmente dei motociclisti.

In secondo luogo è grave inconveniente la mancanza di un palo indicatore all'ingresso sud del Castello. In questo punto la via provinciale che viene da Mantova, attraversato il Tione, si divide in tre: una penetra in discesa nel Castello ed è sul prolungamento della provinciale; un'altra volta ad angolo retto a sinistra: la terza, che è la vera continuazione della provinciale, volta ad angolo retto a destra e in discesa gira attorno al lato orientale del Castello per sboccare sul corso Vittorio Emanuele.

Ora spessissimo avviene che i turisti tirino dritto e infilino la stretta via del Castello, chiusa all'altro estremo da un paracarro.

Non potrebbero i ciclisti di qui, con poca spesa, mettersi d'accordo colle autorità locali e col Touring per porre in quella località un palo indicatore?

Annuario dell'Automobilismo.

Come abbiamo annunciato con speciale circolare inserita nel numero di maggio scorso della *Rivista*, il Touring ha in corso di stampa uno speciale *Annuario dell'Automobilismo*, che riuscirà un bel volume di circa 400 pagine, diviso in quattro grandi rubriche: automobilismo pratico, informazioni generali, indirizzi, informazioni locali.

Lo sviluppo straordinario manifestatosi in questi ultimi anni nell'automobilismo, nel motociclismo, nelle società automobilistiche, rendevano assolutamente necessario un tale lavoro; ma poichè il numero degli automobilisti rappresenta ancora solo una piccola parte dei nostri soci, ed il libro ha interesse non solo automobilistico, ma anche commerciale, non era possibile far entrare una tale pubblicazione nella categoria di quelle che si mandano gratuitamente a tutti i soci, ma si doveva porla nella categoria di quelle pubblicazioni che si mettono in vendita al pubblico, riservando però ai soci del Touring il diritto di averle a prezzo di favore.

L'*Annuario dell'Automobilismo* (che si calcola sarà pronto verso la fine del mese corrente) verrà perciò messo in vendita a L. 4 per i non soci, ed a L. 2 per i soci del Touring.

Preghiamo d'inviare con sollecitudine l'adesione con relativa cartolina-vaglia alla sede centrale del Touring, via Monte Napoleone, 14, Milano.

Esposizione turistica di Bologna

L'esposizione di Bologna, organizzata con intenti modesti e precisi, ha continuato ad essere frequentata per tutto il mese di giugno.

Lo Stand del Touring.

Affollatissima essa fu poi nelle serate speciali (festa delle rose, festa dei ventagli, ecc.), e nei pomeriggi dedicati alla festa dei bambini.

Festa dei bambini.

La mostra fu visitata da numerose squadre di ciclisti, specialmente in occasione del convegno del 19 giugno.

L'esito (ottimo sotto tutti i rapporti) della mostra, si deve ai valenti ed instancabili cooperatori del presidente Sandoni; e di due di essi vogliamo qui pubblicare i ritratti.

Si fece pure, per *referendum*, la premiazione degli *stand.*

L'eleganza colla quale sono state ordinate tutte le mostre, ha fatto sì che vi sia stata una grande dispersione di voti, in modo che tutte le Ditte hanno avuto ammiratori.

Moreschi dott. Giovanni Console del T.

Diamo il risultato: Per l'emiciclo: Bianchi Edoardo, voti 90; M. Türkheimer, voti 88; L. Zucchini, voti 70; Grazia e Fiorini, voti 68; Marquart, voti 58; Fiate Florentia)G. Alberti) voti 33; Marchand voti 33; C. Frera, voti 23; Società Taurinia, voti 20; ebbero un numero minore di voti tutti gli altri stand. Per le gallerie: C. Serrantoni, voti 122; ditta Grabinski, voti 47; ebbero un numero minore di voti tutte le altre mostre.

Filippo Bulbrini Console del T.

Lo stand del Touring (che è il più ampio, com'è indubbiamente il più bello di tutti) s'era tenuto fuori concorso.

BOLOGNA TURRI..STICA

S. E. il Ministro Rava.

Fra i varî chioschi, ottenne il massimo successo quello

di *Nasica*, nel quale erano esposti alcuni riuscitissimi pupazzetti. Riproduciamo qualcuno di questi dal fascicolo *Bologna Turistica*, che ebbe il migliore successo.

Olindo Guerrini, C. C. del T. — Carlo Sandoni, Console del T.

Pel movimento dei forestieri

La « Sezione Lombarda e dei Laghi » della Associazione Nazionale per il movimento dei forestieri.

Nell'antisala del Consiglio comunale convennero numerosi gli ascritti al sodalizio nazionale, appartenenti alla costituenda « Sezione Lombarda ».

In nome del Comitato promotore aprì la seduta e, per voto dei convenuti, la presiedette il dott. Ettore Candiani che giustificò parecchie assenze e annunciò nuove adesioni le quali lasciano intravedere come la « Sezione Lombarda » stia per raggiungere il secondo centinaio di soci.

L'architetto Broggi, in nome del Comitato promotore, tracciò rapidamente gli scopi che la Sezione Lombarda deve specialmente proporsi.

Presero poi la parola i soci Bagaini, C. Mazzola e avvocato Nigra rispettivamente in nome dei gruppi sociali di Varese, del lago d'Orta, di Garda, dando plauso alla iniziativa, domandando schiarimenti, suggerendo di spiegare l'azione della Società per modo che intensifichi il movimento turistico indigeno specialmente nelle plaghe preferibili per villeggiature, nello studio di provvedimenti intesi a far scomparire l'accattonaggio molesto ai forestieri ed indecoroso per il paese, a portare la propaganda nei centri minori. Poscia venne proclamata costituita la « Sezione Lombarda e dei Laghi » in favore della quale il dottor Candiani invocò l'appoggio della stampa.

Procedutosi alla nomina del Consiglio, riuscirono eletti a farne parte i signori:

Amman comm. Edoardo, Bertarelli cav. Luigi Vittorio, Broggi comm. arch. Luigi, Candiani cav. dott. Ettore, Gondrand comm Francesco, Johnson comm. Federico, Mira cav. avv. Francesco, Riva cav. ing. Alberto, Silvestri commendator Giovanni, Spatz comm. Giuseppe, Vigliardi-Paravia cav. Innocenzo, Zaffaroni Alfredo di Milano; Colleoni cav. Vittorio di Como; Grandi Carlo di Bellagio; Gregorini Ventura Andrea di Lovere; Magenta cav. dott. G. B. di Stresa; Mazzola Carlo di Orta; Menozzi cav. Luigi di Pallanza; Padulli conte Giulio di Erba; Torelli cav. ing. Enea di Varese, Viganò dott. Rinaldo di Chiavenna.

Il Consiglio costituirà il proprio ufficio di presidenza.

Furono delegati a rappresentare la nuova sezione nella assemblea generale, che si adunò il 20 giugno a Roma, l'architetto Broggi e l'ing. Alberto Riva, già membri del Comitato promotore.

In Valsassina, in Valtellina.

A Introbbio, nella verde Valsassina che s'apre al di sopra da Lecco, si è costituito un comitato, sollecito degli interessi di quella ch'è tra le più pittoresche plaghe prealpine, e per facilitare la conoscenza dei luoghi destinati a richiamare dalle afose città, e specialmente da Milano, gran numero di villeggianti, ha deciso di organizzare per tutta l'estate dei servizi festivi, grazie ai quali i turisti possono, mediante l'acquisto di un unico biglietto che costa L. 15, aver comodo viaggio sulla ferrovia Milano-Lecco, e in *landau* sulla montuosa strada che da Lecco mena a Introbbio, e vitto e ogni altro comfort per la giornata entro la quale si compie anche il ritorno.

Simili gite si stanno organizzando anche per la Valtellina.

Sono queste lodevoli iniziative, caldeggiate dal Touring, che preludono alla organizzazione di costanti servizi complessi ed economici, quali si richiedono per favorire il turismo, assicurando al turista comodità di viaggio e di soggiorno ed evitandogli l'incognita di spese, la molestia di mance ed altre seccature che bene spesso trattengono non solo quelli fra gli amanti di viaggi che han borse modeste, ma anche gli agiati e ricchi.

Ma perchè ciò avvenga, occorre che le imprese dei trasporti e gli albergatori si accordino per speciali facilitazioni, le quali finiranno per riuscire di generale vantaggio, creando continuo concorso di turisti fra le nostre belle alpestri vallate, i nostri laghi, le nostre riviere.

In difesa dei paesaggi italiani.

Nell'*Illustrazione Italiana* del 12 giugno, nella rassegna settimanale del dott. Ottavio, leggiamo il seguente brano, che crediamo utile di riportare, anche per poter poi rispondere... per fatto personale:

In treno verso Parigi, leggo nel *Journal* un articolo di Pierre Baudin in difesa dei paesaggi francesi.

Il Baudin, che è stato con Waldeck Rousseau ministro del commercio, è un uomo pratico, non è un poeta lirico. E in quest'articolo egli difende i bei paesaggi di Francia con la logica con cui ci si permette in Italia di difendere i bei monumenti.

In fondo, paesaggi e monumenti non sono nè dissimili nè separabili. Perchè i monumenti sono opera dell'uomo e indici di glorie umane, noi li rispettiamo più, o almeno diciamo di rispettarli di più, dato che, per spontanea confessione del presente ministro dell'istruzione, negli anni scorsi noi abbiamo speso per la difesa dei nostri monumenti, non le povere trecentomila lire segnate in bilancio come dotazioni agli uffici regionali, ma solo la metà. Centocinquantamila lire erano spese... altrove. Ora, senza chiedere danari allo Stato, che non ne ha e non ne dà, si può dir subito che certi paesaggi nostri valgono i monumenti che essi contengono. Da Taormina a Val d'Aosta, la distruzione, o la trasformazione del paesaggio, cioè dello sfondo, equivarrebbe alla deformazione del monumento.

.˙.

E il paesaggio nostro pur troppo è in continua trasformazione: ieri sono stati i tagli dei boschi che hanno incalvito i monti; oggi è un'officina che distrae da una cascata l'acqua necessaria a darle la forza motrice; domani sarà, come a Roma sotto Monte Mario e lungo il Tevere, il Genio militare, che alzerà terrapieni rettilinei, e scaverà cunicoli per ordinare l'opere di fortificazione intorno a una città o in un valico frequentato; posdomani sarà sopra una prateria

una serie di tabelle di *réclame* stupidamente multicolori; più tardi ancora sarà una ferrovia che sventrerà un monte o ne inciderà con un taglio bianco la costa, o una miniera che creerà una collina nera o rossa vicino ad ogni pozzo di scavo, accumulando i rifiuti e i tritumi del minerale scavato.

***

Questi fatti sono fatali. Ma poichè non si può chiedere ai proprietari di boschi, agl'industriali, al Genio militare, al Genio civile, agli ingegneri di miniera e ai commercianti di considerare, accanto al loro interesse personale, anche quello delle comunità, specialmente quando questo interesse comune non è difeso da nessuna legge, non è definito da nessun contratto, ma è l'imponderabile e per molti ridicolo interesse della bellezza, bisognerebbe trovare un qualche modo di difenderlo.

Prima di tutto dovremmo dichiararlo e affermarlo ad ogni occasione. Esso fa parte — anche senza ricorrere all' Associazione pel movimento dei forestieri! — del patrimonio nazionale, perchè è lo stesso volto della patria.

Il signor Pierre Baudin narra che qualche membro del Parlamento francese ha pensato di ordinare pei paesaggi di Francia un metodo di difesa analogo a quello pei monumenti storici e ha già nominato una commissione e un relatore. Ma da noi — e forse anche in Francia — pochi prestano più fede a questi passatempi parlamentari.

***

Piuttosto in fondo al suo articolo trovo un'alta idea, che mi pare eccellente: chiedere al Touring Club, che anche in Italia ormai è ricco, rispettato, diffuso e potente, e che ha il grande vantaggio d'essere un'istituzione privata, di compilare, per mezzo dei suoi capoconsoli e consoli di ogni regione, un catalogo dei paesaggi essenziali al carattere nazionale, bellissimi e intangibili, e di segnalare con lo stesso mezzo i pericoli che essi possano mai correre.

Lo so: l'idea è molto platonica, ma il nostro Touring Club ha fatto ben altri miracoli.

Questo è proprio impossibile? E intanto il solo fatto di creare questo catalogo preciso di bellezze naturali e d'accusarne pubblicamente i nemici più spietati, non sarebbe un grande insegnamento al gusto generale, un modo squisito di attrarre l'attenzione di tutti sui tesori che noi godiamo inconsciamente e per la nostra incoscienza continuamente perdiamo?

Noi ringraziamo il dott. Ottavio (cioè Ugo Oietti) delle gentili parole che rivolge al Touring; accettiamo senz'altro la proposta che egli ci fa, e la giriamo ai nostri egregi capoconsoli e consoli, pregandoli vivamente di mettersi subito all'opera per inviarci i dati e le notizie che sono necessarie per iniziare subito, prima col mezzo della *Rivista*, e poi forse anche in altro modo, la pubblicazione del catalogo desiderato.

Intanto il signor Camajori, capoconsole del Touring a Siena, scrivendoci della proposta dell'Ojetti, dice fra altro:

« Se in Italia si è sentito il bisogno di creare delle Associazioni per la tutela dei monumenti, perchè non si provvede anche alla conservazione dei nostri paesaggi, i quali hanno ispirato i nostri artisti ed i nostri poeti? ».

Altri capiconsoli e consoli seguiranno senza dubbio l'esempio del signor Camajori, e ci manderanno l'elenco dei principali paesaggi del loro territorio, e ci indicheranno se e quali pericoli sieno minacciati a tali paesaggi. Per ora indichiamo il male; ai rimedî si penserà poi.

Per il miglioramento degli alberghi.

Molti giornali hanno parlato con parole di lode dell'opuscolo pubblicato (e distribuito gratuitamente) dal Touring per contribuire al miglioramento degli alberghi; e lettere di lode ci sono pure pervenute da persone intelligenti e pratiche dell'argomento.

Il periodico *L'Alpe* (Bologna) ad un articolino laudatorio fa seguire le seguenti osservazioni:

Alle lodi dell'amico aggiungiamo le cordialissime nostre congratulazioni, esprimendo tuttavia il voto che per mezzo della Pro Montibus, del Club Alpino e di altre società affini, tale utilissima pubblicazione sia diffusa, ben inteso a titolo gratuito a tutti gli alberghi, non tanto di primo e secondo quanto di altri ordini. Se dovessimo fare qualche cortese critica, diremmo che per una seconda edizione dell'ottimo opuscolo (la quale dovrà probabilmente far seguito ai primi 20000 esemplari), si dovrebbe por mente: 1° che fosse stampato in caratteri più marcati; 2° che vi fossero opportune illustrazioni dell'arredamento dei mobili, degli utensili, ecc.; 3° che di tutte queste cose fossero dati approssimativamente i prezzi ed i recapiti; 4° che fossero sinteticamente riepilogate, a guisa di pronto repertorio, tutte le regole — così esattamente descritte nel libretto, che è veramente aureo — necessarie per la buona tenuta degli alberghi, contribuendo così al continuo miglioramento dell'arte dell'albergare in Italia.

Di tutte queste cortesi osservazioni faremo tesoro per un'eventuale nuova edizione dell'opuscolo che ha incontrato così largo favore.

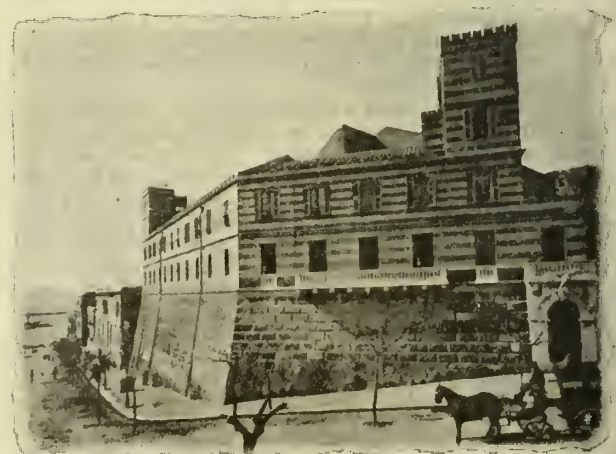
Allo stesso opuscolo l'*Italia Termale* di Firenze dedica un lungo articolo, che così conchiude:

L'opuscoletto, edito e distribuito dal Touring, è una novella prova della sua opera assolutamente disinteressata e patriottica in favore della Nazione, e noi di tutto cuore mandiamo ad esso i più sinceri encomi, augurandogli che i suoi soci da oltre 40,000, che sono attualmente, giungano ai 100,000, certi che ciò non potrà che riuscire di sempre maggior utile per la patria nostra.

ALBERGHI

Hôtel Belluno. — Il sig. Angelo Regazzi (proprietario dell'Hôtel Cadore e Venezia a Tai di Cadore), ha aperto a Belluno un altro albergo, l'Hôtel Belluno, dotandolo di luce elettrica, e di

tutte quelle altre comodità che sono richieste dalle giuste esigenze dei forestieri. Il nuovo albergo, pulito ed elegante, è, come quello di Tai, affiliato al Touring.

Albergo Scala di ferro. — Il principale albergo di Cagliari è quello della Scala di ferro. Ha, come si vede, l'aspetto di una fortezza; e sorge infatti, forte e poderoso, sul bastione della città, lungo il viale Regina Margherita. Non venne fabbricato a bella

posta, ma così ridotto da un preesistente fabbricato; il che produsse, come sempre in simili casi, il difetto della non buona disposizione degli ambienti e poca economia dello spazio. Ha annesso un piccolo giardino con belle palme, ed uno stabilimento di bagni dolci.

L. I. A. T.

Il VI Congresso della Lega Internazionale delle Associazioni turistiche.

Il VI Congresso della Lega ebbe luogo quest'anno a Vienna dal 10 al 13 giugno in una delle sale dell'Hôtel Continental. Organizzatore di esso fu il *Touring Club Austriaco*, che, dalla chiusura del V Congresso tenuto lo scorso anno all'Aja e ad Amsterdam in Olanda, fino al Congresso di cui ci occupiamo, disimpegnò onorevolmente le funzioni di " Bureau Central „ della Lega.

I quindici Touring facenti parte della Lega erano tutti rappresentati, sia mediante delegati proprî, sia per procura. Il *Touring Club Italiano* era rappresentato nella persona del suo capo ufficio sig. Luigi Cuneo Vidal.

* * *

I temi in discussione furono così numerosi e di così grande interesse, che le tre sedute fissate in programma dovettero essere portate a quattro, presiedute, rispettivamente, dai signori:

Raisin, presidente del T. C. S.; Becker, presidente del A. R. U.; G. A. Pos, vicepresidente dell'A. N. W. B.; Van Zeebroek, presidente del T. C. B.

Le questioni principali di cui il Congresso ebbe ad occuparsi possono riassumersi in quattro categorie e cioè: *Dogane — Circolazione — Trasporti — Pubblicazioni d' interesse turistico internazionale.*

Inoltre si discusse intorno a proposte per meglio regolare l'azione e lo sviluppo dei Touring nei rispettivi paesi; sull'ammissione in seno alla Lega di una nuova associazione, la *Deutsche Motorradfahrer Vereinigung* di Stoccarda e sull'Associazione incaricata di organizzare il prossimo Congresso.

* * *

Come si vede dalla natura delle principali questioni trattate, l'opera dei Touring è andata d'anno in anno intensificandosi talmente da produrre un sempre più largo, continuo e proficuo movimento turistico esplicato, in questi ultimi tempi, più particolarmente per mezzo del ciclo e dell' automobile e tale da uscire dai confini di ogni nazione, per divenire internazionale.

Questo largo movimento internazionale, fattore di civiltà e di benessere economico, già studiato attentamente e favorito durante il suo svolgersi dai Touring federati, formò oggetto di larga trattazione nei passati congressi ma in modo speciale nell' attuale di Vienna.

DOGANE. — Fra gli ostacoli che si frappongono ancora alla circolazione internazionale dei motocicli e degli automobili, uno dei più grandi è certamente quello delle dogane, ed ecco perchè su tale punto la discussione fu al Congresso attuale assai lunga ed animata.

Su 19 questioni poste all'ordine del giorno, ben 8 riflettevano le dogane.

Ricordiamo a questo proposito, che, se per quanto riguarda i cicli si ha motivo di essere soddisfatti del regime di favore accordato di mano in mano dai varî governi ai soci dei Touring (mercè l'opera premurosa ed attiva delle varie Associazioni turistiche), dove ancora resta molto da fare, malgrado il molto già ottenuto, è certo riguardo ai nuovi mezzi di locomozione, la motocicletta e l' automobile, che hanno davanti a sè un così brillante avvenire, e non sono ancora così favoriti dalle dogane come converrebbe. Ecco perchè l'azione dei Touring europei è da parecchi anni, ma più particolarmente ora, rivolta a favorire (sull'esempio di quanto si ottenne per la bicicletta), la motocicletta e l'automobile, e di ciò fanno fede le proposte fatte al Congresso di Vienna.

Infatti:

Il *Touring Club Belga* presentò una elaborata proposta sulla questione doganale ciclistica ed automobilistica.

L'*Allgemeine Nederlandsche Wijlrijders Bond* altra proposta, assai discussa, concernente l'importazione temporanea di automobili e motocicli in Francia.

Il *Touring Club Svizzero* fece una proposta tendente ad ottenere che la motocicletta sia assimilata alla bicicletta, sotto il punto di vista delle formalità d'entrata.

Il *Touring Club Inglese* chiese che in tutti i paesi del continente le motociclette beneficino degli stessi favori di cui godono le biciclette.

Il *Deutscher Touring Club* di Monaco e il *Touring Club Svizzero* chiesero un trattamento più liberale in Austria riguardo alla bicicletta e motocicletta e l'abbandono della prova dell'avvenuta riesportazione.

Il *Touring Club Italiano* ripresentò la proposta di unificazione di forma dei trittici e di adozione in sostituzione di essi di un libretto d'identità del viaggiatore valevole per la libera circolazione internazionale degli automobili nei paesi ove il sistema del trittico esiste e l'unificazione proposta fosse riconosciuta (rispettando naturalmente la diversità delle tariffe doganali per automobili attualmente esistenti nei varî paesi).

Il *Touring Club Svizzero* propose che si facessero pratiche affinchè gli uffici di dogana francesi abbiano ad accettare nei giorni di domenica e festivi i diritti d'entrata per automobili e motociclette.

E infine il *Deutscher Radfahrer Bund* propose un voto tendente acchè il Touring Club Italiano " che ottenne in modo così abile il lasciapassare alla frontiera russa „, faccia identici passi in vista di ottenere lo stesso favore alla frontiera spagnuola il cui passaggio causa numerose molestie ai turisti.

Tutte queste proposte ebbero l'approvazione del Congresso; quella però del Touring nostro, tendente all'unificazione della forma dei trittici e di adozione di un libretto d'identità a volanti, trovata eccellente come idea, rese però titubanti i delegati sull'adozione immediata di essa per le difficoltà da vincere in ogni paese e, prudentemente (fin troppo anzi), deliberarono di rimandare il loro giudizio a quando praticamente presso qualche nazione si sarà visto il funzionamento di questo sistema, i suoi vantaggi e i suoi difetti, e sarà dato così di poterlo appoggiare con intera cognizione di causa.

Come non fossero già due anni che il sistema proposto dal *Touring Club Italiano* (che è poi quello della tessera speciale) è in funzione ed egregiamente coll'Austria!

La proposta del *Deutscher Touring Club* di Monaco e del *Touring Club Svizzero* chiedente un trattamento più liberale in Austria riguardo alle biciclette e motociclette e automobili fu occasione di una discussione assai vivace in cui si protestò per le difficoltà che incomprensibilmente l'Austria frappone ancora al passaggio di tali veicoli alla sua frontiera, mentre la maggior parte degli altri paesi hanno già adottato il sistema liberale del libero passaggio su presentazione della tessera, e i turisti austriaci approfittano essi pure di tale agevolezza (malgrado l'obbligo di reciprocanza del favore).

Non avendo il *Touring Club Austriaco* sufficientemente chiarito quali fossero veramente le difficoltà che si incontrano presso il Governo pel raggiungimento del *desideratum* dei turisti di tutti i paesi, il Congresso decise di inviare al Ministero delle finanze una delegazione composta dei signori Raisin (del T. C. S.), dottor Kühles (del D. T. C. Monaco) e Pos (dell'A. N. W. B.), la quale, esposti i voti del Congresso al Ministro, ebbe affidamento che la questione del libero transito sarà studiata col maggior interessamento e colle migliori disposizioni.

Non possiamo tralasciare di dire quanto lusinghiero suonò per il *Touring Club Italiano* la proposta del *Deutscher Radfahrer Bund* (approvata ad unanimità dai congressisti) e di cui già dicemmo sopra, tendente acchè il Touring nostro cerchi di ottenere delle facilitazioni pei turisti dalle dogane spagnuole e di altro gradito incarico dato al Touring nostro, quello cioè di far pratiche verso le dogane russe affinchè la facilitazione di cui gode il *Touring Club Russo*, di emissione di trittico, sia estesa all'*Unione Russa*.

CIRCOLAZIONE. — Anche in rapporto al miglioramento della circolazione dei cicli e degli automobili, l'azione delle Associazioni turistiche fu sempre attivamente e proficuamente condotta. La Francia, il Belgio, l'Italia, la Svizzera, l'Inghilterra, ecc., emanarono disposizioni uniformi e liberali nei rispettivi paesi per l'interessamento tutto speciale che a ciò dedicarono le Associazioni turistiche.

Ci basterà ricordare l'azione recente del *Touring Club Svizzero*, che riuscì a far unificare le molteplici, complicate e troppo severe disposizioni che vigevano nei varî Cantoni. Ricorderemo altresì l'azione preponderante che il *Touring Club Italiano* ebbe nell'ottenimento della Legge sui velocipedi 12 luglio 1897 e relativo Regolamento, e quella, pure assai grande, esplicata per la circolazione automobilistica.

Ora è stata la volta della *Nederlandsche Allgemeine Wijlrijders Bond* che diede lettura al Congresso del nuovo progetto di legge che presto regolerà la circolazione automobilistica nei Paesi Bassi, progetto di legge compilato in seguito allo speciale interessamento dell'Associazione turistica Neerlandese.

Sui mezzi per favorire la circolazione il *Touring Club Italiano* propose che il Congresso esaminati i segnali per cartelli indicatori approvati dalla speciale Commissione da lui nominata ne adottasse quattro fra essi quali segnali internazionali oltre a quelli già approvati dalla Lega. Ma il Congresso trovò che i segnali internazionali devono limitarsi solo a quelli che indicano pericolo pel turista e non determinate peculiarità del terreno come quelli che venivano proposti. Perciò, pur lasciando libertà di adozione da parte del *Touring Club Italiano* e dei T. che ne abbisognassero di tali segni nelle indicazioni stradali dei loro paesi, non credette opportuno aumentare il numero dei segnali internazionali riconosciuti dalla Lega.

La proposta del *Touring Club Belga* concernente modificazioni di dettaglio ai segnali convenzionali adottati anteriormente dalla L. I. A. T., di pericolo e ostacolo, potendo creare degli errori d'interpretazione per l'abitudine già fatta coi segnali fin qui collocati, non ebbe seguito.

TRASPORTI. — Anche in materia di trasporti il lavoro dei Touring è stato tutt'altro che indifferente e dovrà accentuarsi ben più ora che i grandi dislocamenti delle persone e dei veicoli per le favorite condizioni di dogane e di circolazione sono di giorno in giorno in aumento.

Il *Touring Club Belga*, che è quell'emerito organizzatore di grandi gite internazionali che tutti conoscono, fece presente al Congresso i lagni dei turisti verso le Strade Ferrate Federali Svizzere che rifiutano di ricevere nei giorni di domenica i treni speciali di turisti provenienti dall'estero impedendo così ai turisti di disporre di una giornata di più senza nuocere alle loro occupazioni professionali e domandò di conseguenza che il Congresso emettesse il voto che le Strade Ferrate Svizzere rinuncino a una tale attitudine che ostacola anzichè favorire l'esodo dei turisti verso la Svizzera.

Il voto emesso fu favorevole e il *Touring Club Svizzero* incaricato di farsene sostenitore presso le competenti autorità ferroviarie svizzere.

E pensare che le ferrovie sono quelle che dovrebbero escogitare ogni modo per favorire il movimento dei forestieri, esse che ne sono le maggiormente interessate!

PUBBLICAZIONI D'INDOLE TURISTICA INTERNAZIONALE — Il *Touring Club Belga* presentò un manuale di conversazione in sei lingue per uso dei turisti, deciso dal Congresso precedente e gentilmente lo mise a disposizione delle Associazioni federate al prezzo di costo.

E' un lavoro fatto sull'esempio di quanto già pubblicò da anni il *Touring Club Francese* ma riveduto, corretto e migliorato notevolmente. I nostri soci cui potesse interessare potranno averlo facendone richiesta all'Amministrazione del Touring Italiano accompagnata da L. 0,50.

Il *Deutscher Radfahrer Bund* propose la creazione di Guide turistiche internazionali in quattro lingue contenenti:

I. Indicazioni e consigli sulle migliori guide e carte da prescegliere nei viaggi;

II. Brevi cenni sulle gite più raccomandabili da compiere in ogni paese;

III. Consigli sui passaggi di frontiera, misure di sicurezza e prescrizioni intorno alla circolazione nei varî paesi;

IV. Un vocabolario in quattro lingue inglese-francese-tedesco-italiano.

Ma fu trovato che gli annuari, le monografie, i libri di escursioni già esistenti e il manuale testè presentato dal *Touring Club Belga* soddisfacevano in gran parte allo scopo. Avendo nondimeno insistito il *Deutscher Radfahrer Bund* nella sua proposta, che differenzia nelle sue vedute da quanto finora esiste, gli fu dato incarico di presentare la proposta più dettagliata nel prossimo Congresso.

* * *

Quanto alle proposte sottoposte alla discussione dal *Touring Club Svizzero* e dal *Touring Club Belga* per meglio regolare l'azione dei Touring nei varî paesi, fu approvata quella del *Touring Club Svizzero* tendente acchè nei paesi ove esistono una o più associazioni appartenenti alla L. I. A. T. gli Automobili Club, Moto Clubs, Club ciclisti e Società analoghe che possono contare sull'appoggio delle Associazioni di turismo, contenendosi di preferenza nel loro scopo e compito di società di incoraggiamento e di sport, abbandonino alle società appartenenti alla L. I. A. T. lo studio delle questioni aventi tratto alla viabilità in generale, alla disciplina della circolazione e delle formalità internazionali, come pure la cura di fare presso le autorità competenti i passi necessari che necessitano le suddette questioni.

Una proposta del *Deutscher Touring Club di Monaco* perchè fosse deciso l'uso di tessere internazionali, allo scopo di usufruire dei trattati di reciprocanza passati colle varie associazioni appartenenti alla L. I. A. T., non ebbe esito favorevole essendosi già votata in precedenti Congressi l'apposizione della sigla della L. I. A. T. a tutte le tessere dei T. C. che risolve egualmente la questione.

Il *Touring Club del Belgio* facendo sua la sostanza di una proposta del *Touring Club Austriaco* dello scorso anno poneva in discussione quanto segue:

" Capita che per simpatia o per altri motivi i turisti s'associno di preferenza a una associazione avente la sua sede all'estero. In questo caso il Congresso emette il voto di vederli associarsi egualmente all'associazione nazionale del paese ove essi risiedono ".

Il rappresentante del Lussemburgo signor E. Carniaux (capo del servizio degli itinerari del *Touring Club Belga*) per incarico del *Touring Club Lussemburghese* chiedeva in aggiunta alla proposta che i Clubs non potessero associare turisti all'estero, se questi all'atto della domanda non fossero in grado di presentare la tessera che provasse in modo irrefutabile della loro qualità di soci del Touring del loro paese.

Il troppo stroppia e di fronte a una proposta già reietta lo scorso anno, che, sebbene ora più raddolcita, tange la libertà individuale di ognuno di associarsi a quel T. a cui meglio crede, di fronte al fatto che la proposta originaria dello scorso anno del T. C. A. tendeva in fin dei conti a distruggere l'opera del T. C. I. nei paesi geograficamente e linguisticamente italiani, di fronte ancora alla inopportunità della proposta del T. C. L. il delegato del T. C. I. dovette insorgere contro la presa in considerazione della proposta che riteneva suonar offesa a chiunque e all'Italia in particolar modo.

Venne discusso di tradurre la proposta in semplice voto, ma anche sotto questa forma il delegato del T. C. I. dovette prevenire che si troverebbe costretto ad abbandonare il Congresso se la cosa fosse posta in discussione, e dimostratane anche da altri delegati l'estrema delicatezza, la proposta fu definitivamente ritirata.

* * *

Fu infine posto il voto sulla candidatura della *Deutscher Motoradfahrer Vereinigung di Stoccarda* a far parte della Lega.

Patrocinatore della proposta era il signor Becker presidente dell'A. R. U. ma considerato che la società è ancora troppo giovane (sorse appena lo scorso anno), che non ha compiuto ancora un lavoro turistico tale da trovarsi nelle condizioni volute per far parte della Lega, questa reputò di soprassedere, per ora, all'ammissione in attesa dei risultati che quella Società potrà dare negli anni venturi.

* * *

Intorno alla designazione dell'Associazione incaricata di organizzare il prossimo Congresso, il T. C. I., a cui per diritto spettava di organizzare il Congresso del 1905, impeditone per l'avvenuta protrazione di data (in causa dei ritardi dei lavori di traforo del tunnel del Sempione) dell'Esposizione di Milano con cui si desiderava far coincidere il Congresso della L. I. A. T., ebbe dal Congresso il più largo affidamento che nel 1906 il Congresso della L. I. A. T. si terrà a Milano.

Pel 1905 tre città si contendevano l'onore di essere prescelte e cioè: Monaco, Liegi e Riga (Russia).

Monaco vi aveva diritto per aver fatto la richiesta da tempo, Liegi sollecitava l'onore data la coincidenza dell'Esposizione universale. Il suo Comitato esecutivo anzi ne avanzava formale invito.

Riga, per mezzo del presidente dell'*Unione Russa*, domandava che il Congresso avvenisse in Russia non essendosene mai tenuti finora colà.

Messa ai voti la proposta, Monaco raccolse sette voti, Liegi sette voti, Riga un voto, ma poichè era evidente la speciale importanza che Liegi presentava in confronto alle altre città si decise per essa affidando l'organizzazione del VII Congresso della Lega alla richiedente *Unione Velocipedistica Belga* che si aggregherà l'opera del T. C. B.

* * *

Un banchetto tenuto pure nell'Hôtel Continental chiuse definitivamente il Congresso.

In esso non pochi furono i brindisi tutti inspirati a sentimenti della maggior cordialità e della massima fratellanza e di elogio pel modo con cui il T. C. Austriaco seppe adempiere il compito suo di rappresentante della L. I. A. T.

Il delegato del T. C. I. ebbe pure occasione di parlare per dimostrare il compiacimento suo per la deferenza che al T. C. I. era stata usata durante le discussioni e per i lusinghieri e delicati incarichi affidatigli.

Ogni brindisi fu seguito dall'inno nazionale di ogni paese, eseguito da un quartetto di artisti dell'Opera, ma vedi stranezza del caso... i musicisti austriaci non sapevano l'inno italiano e intuonarono in sua vece la popolare canzone del 1866:

E noialtri bersaglieri
Che gavem la gamba bona,
Sem andai sin a Verona,
Anderemo nel Trentin.

Dopo il ritiro della proposta che intaccava la libertà di associazione dei risiedenti nei paesi geograficamente italiani non si poteva davvero essere più cortesi verso l'Italia!

Nel pomeriggio e nelle serate dei giorni del congresso il Touring Club Austriaco, che nelle persone dei componenti la sua Direzione fu di una gentilezza grandissima verso tutti i congressisti, e di cui da queste colonne per nostra parte vivamente lo ringraziamo, trovò modo di far conoscere ai delegati intervenuti quanto di più interessante poteva offrire loro Vienna e fece loro dono d'uno splendido album, che illustra appunto la città.

Note Fotografiche

Il processo alla gomma bicromatata. — E' il processo di moda e non si può negare che sia anche molto divertente, ma è anche il meno esa' o dal punto di vista scientifico e il più difficile da applicare per avere buoni risultati. Che non sia del tutto razionale il metodo, lo si comprende se si pensa che stampando la carta che porta lo strato di gomma mista a bicromato noi abbiamo una insolubilizzazione che, se raggiunge tutta la profondità dello strato nelle ombre intense, si limita alla superficie nelle mezze tinte. E poichè nella gomma bicromatata, a differenza di quanto si fa nel processo al carbone, non si ricorre a un trasporto prima dello sviluppo, così sarà assai facile perdere delle mezze tinte e dei dettagli, e in nessun caso la copia sarà così perfetta come cogli altri metodi di stampa positiva.

Alla imperfezione inerente al metodo si rimedia spingendo la stampa alla luce alquanto al di là, in modo d'avere una sufficiente insolubilizzazione ovunque, e aiutando poi lo spogliamento dell'immagine con artifici. Così può usarsi segatura di legno mista all'acqua, ovvero il pennello adoperato a mano o tuffoli di bambagia. Ma è certo che quando interviene l'operatore nelle manipolazioni, allora il risultato dipende molto dalla sua abilità e dal suo sentimento artistico. Ed è appunto per questo che se la gomma bicromatata può dare dei capolavori in mano di un dilettante artista, dà, in mano dei più, risultati che lasciano a desiderare.

Credo in ogni modo di rispondere al desiderio manifestato da parecchi lettori dando qui alcune indicazioni pratiche e ricette che io, in base anche alle mie esperienze, ritengo consigliabili per raggiungere meglio possibile lo scopo d'avere buone prove alla gomma.

La carta destinata al processo alla gomma deve essere di ottima qualità, non troppo liscia, ma nemmeno troppo granosa. Molte carte da acquarello si prestano bene; quelle che si presentano poco collate e quindi troppo assorbenti vengono assai migliorate mediante un bagno preliminare di gelatina a 1 o 2 °/₀ addizionata (al momento di usarla) di $^1/_2$ a 1 °/₀ di allume.

Se la carta è poco collata, presenta il grave inconveniente di spogliarsi male nello sviluppo.

La carta può essere prima sensibilizzata al bicromato eppoi spalmata di gomma colorata, oppure si può spalmare addirittura colla gomma mista al bicromato e al colore. Il principiante trova in generale più facile la prima via. La carta viene immersa qualche istante in una soluzione 3 °/₀ di bicromato di potassio eppoi lasciata asciugare all'oscuro. Si può spalmare colla gomma appena asciutta o anche dopo qualche giorno.

Per preparare la gomma si farà una soluzione di gr. 25 di gomma arabica in 100 d'acqua comune a freddo. La gomma deve essere in grani e più pura possibile; quella in polvere contiene spesso della destrina che riesce assai dannosa.

In poche ore, agitando, la soluzione di gomma è pronta; allora si filtra attraverso ad una mussolina fitta e si mescola al pigmento colorato.

Non tutti i pigmenti si prestano bene; anzi con certi colori in polvere non si riesce ad ottenere nulla per l'azione chimica esercitata dal colore sul bicromato. Io ho constatato che le terre rosse che costano in commercio pochi centesimi al chg. sono quelle che dànno più facilmente buoni risultati. Di terre rosse se ne hanno di tinte svariate dal rosso mattone al rosso bruno (terra di Siena bruciata); si passerà per un setaccio molto fitto e se ne prenderà da 10 a 15 gr. per ogni 100 cm. cubici di soluzione di gomma. Si farà la miscela, di preferenza, sopra un marmo macinando con altro pezzo di marmo o, in mancanza di ciò, in un mortaio.

Il nero fumo, che pel grado di finezza andrebbe molto bene, presenta in generale l'inconveniente di lasciare una tinta nei bianchi.

I colori bleu e verdi sono i più difficili da preparare perchè gli oltremari hanno un potere coprente assai limitato e così pure il verde cromo; il bleu di Prussia si altera alla luce in presenza del bicromato e così la maggior parte delle lacche.

Molti per risparmiare la macinazione della gomma col colore adoperano colori già in pasta, come sono i colori a tempera in tubetti. Ma questi colori sono assai cari e quindi aumentano assai il prezzo della preparazione che, fatta colle terre o col nero fumo, ha un costo irrisorio. Ed anche dei colori a tempera i rossi, i gialli e i neri si prestano in gran parte bene, ma gli altri in generale no.

La spalmatura della carta colla gomma colorata si farà con un pennello largo e per ottenere uno strato più regolare possibile, molti dopo la spalmatura passano alla superficie leggermente un grosso pennello rotondo e piatto e un po' più duro. Con questo pennello si descrivono delle spire fino ad avere uno strato uniforme e senza striature.

La carta può essere lasciata asciugare spontaneamente o a lieve calore e deve essere usata lo stesso giorno della preparazione o il giorno dopo.

Si stampa sotto ad un negativo vigoroso e trasparente cercando che l'esposizione sia alquanto in eccesso senza esagerare. Al sole intenso e con un negativo trasparente bastano in generale tre o quattro minuti.

E' assai bene, specialmente in principio, preferire i soggetti di paesaggio ove non vi sia gran ricchezza di mezze tinte, nè larghe superficie unite. I paesaggi invernali, per esempio, riescono in ogni caso abbastanza bene senza troppi artifici, mentre i ritratti sono molto difficili da stampare con questo processo.

Dopo la stampa alla luce, si fa immediatamente lo sviluppo per semplice immersione in acqua fredda. Si lasceranno le copie immerse nell'acqua per circa mezz'ora; dopo questo tempo, se l'esposizione è stata giusta, agitando la bacinella si produce lo spogliamento dell'immagine che in breve è compiuto. Fregando dolcemente con un tuffolo di cotone, si può aiutare lo spogliamento in qualche punto ove si ha bisogno, di bianchi puri. Si cambia l'acqua più volte finchè si presenta colorata e da ultimo s'immerge la copia in un bagno destinato ad eliminare completamente il bicromato che tende altrimenti a lasciare una tinta gialla alla carta. Il bagno che io ebbi a consigliare sino da tempo per questo scopo si ottiene mescolando al momento parti uguali di soluzione di allume bianco 10 °/₀ e solfito di soda cristallizzato 10 °/₀.

Dopo pochi minuti si toglie la copia da questo bagno, si risciacqua con gran riguardo giacchè l'immagine è divenuta molto delicata, eppoi si appende per l'asciugamento.

Il dilettante che non ha la pazienza o il tempo di prepararsi da sè la carta alla gomma, può trovarla oggi in commercio di ottima qualità. E' questa la carta della Ditta Hochheimer di Monaco (Baviera) (1) che si sensibilizza per l'uso in soluzione di bicromato seguendo certe norme indicate dalla casa nell'istruzione che accompagna questa carta. Per lo sviluppo di questa carta è consigliato l'uso di acqua mista a segatura di legno.

In una mia visita alla Scuola di fotografia di Monaco (Baviera) ho visto adoperare questa carta per ottenere ingrandimenti alla gomma usando negativi ingranditi su carta eseguiti mediante la carta negativa al bromuro della Ditta Photos A. G. di Wädensweil (Zurigo).

Questo processo, per ottenere ingrandimenti alla gomma, che fornisce in abili mani risultati molto artistici, può interessare soprattutto i fotografi professionisti. (Veggasi per maggiori particolari il *Progresso Fotografico*, 1904, N. 4).

Si sta studiando oggi d'applicare il processo alla gomma anche per la stampa dei negativi per tricromia, in modo d'ottenere con facilità prove tricrome su carta.

Prof. RODOLFO NAMIAS.

---

(1) Rappresentante in Italia la Ditta F. Bietenholz, Torino.

CARTELLI INDICATORI

Elenco dei cartelli indicatori collocati
(Continuazione).

Arezzo.

71-72. CORTONA. — Dalla parte di Camuccia, 230 metri prima dello svolto e dalla parte del ponte dell'Ossaia e 250 metri dopo, due cartelli di svolta pericolosa offerti dall'Automobile Club di Milano e collocati per cura del signor Emiliano Galletti console di Cortona.

Bergamo.

73. ALBANO S. ALESSANDRO. — Venendo da Lovere un cartello coll'indicatore per Bergamo (offerto dal Pneu Michelin) e collocato a spese del sig. Daniele Piccinelli sindaco di Albano.

Como.

VARESE. — Offerti e collocati per cura del Municipio.
74. Idem. — In Bienno Superiore (piazza Litta) all' imbocco della Crosa un cartello coll'indicazione di: Arresto.
75. Idem. — In via Aguggiari un cartello col segnale: Rallentate.
76. Idem. — In piazza 26 Maggio » » »
77. Idem. — In via Sanvito » » »
78. Idem. — In via Magenta » » »
79-80. BELLANO. — A metà del tronco Bellano-Dervio furono applicati a pali telegrafici due cartelli col segnale: Svolta pericolosa, circa 60 metri distanti dal pericolo dalle due parti (offerti e collocati per cura del signor Attilio Castelli console di Bellano).

Porto Maurizio.

81. SAN REMO. — Sull' angolo della farmacia Rebagliati prospicente la via Carlo Alberto e corso Garibaldi.

Sondrio.

Collocati per cura della provincia di Sondrio:

82. CHIAVENNA. — Sulla strada Colico-Chiavenna (3 chm. prima di Chiavenna per chi viene da Chiavenna un cartello coll' indicazione: Svolta pericolosa (offerto dal Pneu Michelin).
83. NOVATE. — Sulla strada Colico-Chiavenna, vicino alla Galleria di Verceja un cartello coll'indicazione: Passaggio a livello (offerto dal Pneu Michelin).
84-85-86-87-88-89. MORBEGNO. — Sulla strada Delebio-Morbegno sei cartelli coll'indicazione: Cunetta, collocati prima e dopo le tre cunette esistenti su quel tratto (offerti dal sig. Alberto Vonwiller).

Collocati per cura del signor Federico Cantelli, console di Sondrio:

90-91. APRICA. — Ai tourniquets dell'Aprica due cartelli di: Rallentamento (offerti uno dal Pneu Michelin, l'altro dall' Automobile Club Italiano di Milano).
92-93. SONDRIO. — Alle due cunette sulla Rogna due cartelli di Rallentamento (offerti rispettivamente dalla provincia, e dall'Automobile Club Italiano di Milano).
94. Idem. — Alla prima cantoniera cartello coll'indicazione: Svolta pericolosa (offerto dall'Automobile Club Italiano di Milano).
95-96. TRESENDA. — Due cartelli a muro coll' indicazione Tirano-Bormio-Sondrio-Aprica (offerti dal comm. Giovanni Silvestri).

Torino.

97. CHIVASSO. — Sull'angolo della casa dell'albergo della Posta Reale un cartello colla indicazione: Ivrea-Milano-Casale (offerto dal signor Francesco R. Parigi, console del T. C. I. e collocato per cura del Regio Commissario).
98. Idem. — Al bivio di Castelrosso colla indicazione: Casale-Novara-Milano (offerto dal signor Francesco Parigi console del T. C. I. e collocato per cura della provincia).

Treviso.

99-100. COVOLO DI PIAVE. — Sull'incontro della strada nazionale Feltria: (Treviso-Belluno), colla comunale Cavasotta: (Pederobba Valdagno-Bassano) nella località detta Molinetto in frazione di Pederobba, un cartello (offerto dal « garage Storero », e collocato per cura del marchese Alberto de Bassecourt console di Covolo).

Verona.

101-102. PASTRENGO. — Sull'incontro delle due strade per Verona e per Mantova a nord dell'ex Forte Bolega, un cartello d'angolo colle indicazioni: Bussolengo-Verona e Rovereto-Castelnuovo, Mantova-Pastrengo (offerto dal « garage Storero » e collocato per cura del municipio di Pastrengo).

Vicenza.

103-104. PIOVENE. — Sulla strada provinciale Vicenza-Lastebasse al trivio Thiene-Piovene-Schio un cartello d' angolo colle indicazioni per Thiene, Vicenza-Piovene (Chiesa) Rocchette e Arsiero (offerto e collocato dal signor Carlo Rossi).
105. ROCCHETTE PIOVENE. — Sulla strada comunale da Rocchette al Ponte Pilo (Cogollo) al principio della discesa verso il torrente Attico, un cartello di: Strada accidentata (offerto e collocato dalla sezione di Rocchette).
106-107. Idem. — Al bivio Asiago-Lastebasse un cartello d'angolo colle indicazioni per Asiago-Lastebasse e Schio (offerto e collocato dal signor Rossi Umberto).

Continuano le offerte per i cartelli indicatori, che tanta simpatia hanno destato ovunque furono posti, perchè tutti ne compresero la grande utilità.

Eccone il nuovo elenco:

Sezione del T. C. I. di Pontassieve.	Cartelli	N.	1	L.	2
Veloce Club Pinerolo	"	"	5	"	5
Municipio di Rubiera	"	"	4	"	4
Municipio di Cuneo	"	"	3	"	3
Luigi Brigatti di Milano	"	"	5	"	10
Offerte precedenti.	"	"	860	"	11 75
	Totale Cartelli	N.	878	L.	11 99

Assieme colla raccolta dei fondi procede anche il lavoro già intrapreso da varî offerenti (amministrazioni pubbliche Consolati del Touring, privati) per procurare indicazioni pratiche ed esatte da porsi sui cartelli stessi, e per indicare le località più opportune per la posa di cartelli e di pali; ed in tali pratiche si distinsero specialmente il Consolato di Chiavari e l'ingegnere capo della provincia di Siena, signor Meucci.

Appena i convegni (la relazione dei quali occupa in questi mesi, com'è naturale, tanta parte della *Rivista*) saranno finiti, daremo su quanto si fece, si fa e si farà per i cartelli indicatori, un ampio ragguaglio.

*
* *

Togliamo dalla *Cronaca Prealpina* di Varese:

Per cura del Municipio, che con lodevole pensiero fece gli opportuni accordi col Touring Club Italiano, vennero collocati nel territorio del Comune alcuni cartelli indicatori, allo scopo di regolare la circolazione dei motocicli e degli automobili nell'interno della città.

Quattro cartelli col segnale di " Rallentamento „ furono posti in Varese in viale Magenta, via Sanvito Silvestro, via Aguggiari e piazza 26 Maggio.

Un cartello col segnale d' " Arresto „ fu collocato in Biumo Superiore, all'inizio della pericolosa discesa della Croce, dove si ebbero a lamentare più di una disgrazia mortale.

Infine un cartello col segnale di " Discesa pericolosa " fu impiantato sulla provinciale per Como all'imbocco della strada intercomunale per Cantello e per Mendrisio.

Sappiamo che a giorni, sempre per cura del Municipio, verranno collocati parecchi altri cartelli colle indicazioni delle principali strade e delle distanze.

Ecco un'operazione utilissima della quale era veramente sentito il bisogno nella nostra zona tanto frequentata da turisti. Noi diamo viva lode alla Giunta municipale.

*
* *

Il signor Alberto Valdambrini (aiutante nel Real Corpo del Genio Civile a Sondrio) che tanto efficacemente si adopra per il collocamento di cartelli sulle strade di Aprica ci scrive in data 5 giugno:

« Avverto codesta on. presidenza che i cartelli che già si trovano fra Sondrio-Tresenda e Tresenda-Aprica sono (specialmente quelli della strada Aprica) tutti fortemente danneggiati (dopo due mesi dal collocamento!) da colpi di pietra e uno reso quasi inservibile da colpi di fucile a mitraglia ».

Il giornale *La Valtellina* ci scrive in proposito:

Vandalismo barbarico. — ...... Sarebbe bene che le autorità vedessero di scoprire e dare una buona lezione a quei mascalzoni che, oltre recare un danno all'altrui proprietà, disonorano il Paese in faccia ai forestieri, abbassando nella pubblica stima le nostre popolazioni al livello delle tribù selvagge dell'Africa.

Non troviamo parole per stigmatizzare l'atto vandalico ed incivile degli ignoti malandrini; e preghiamo ancor

na volta sindaci, maestri, preti... e carabinieri di sorveliare perchè non s'abbiano a lamentare ancora simili bironate. Non si tratta solo di salvare i cartelli; ma si tratta nche di salvare il decoro d'un paese che vuol essere un aese civile!

***

L'ottimo periodico *Le strade* di Torino dedica ai cartelli indiatori del Touring un lungo articolo, da cui togliamo il seguente rano:

" I *cartelli indicatori* del Touring, utili a chiunque percorre strade, riescono poi utilissimi agli stranieri, cui forniscono, meiante un sistema di segnalazioni internazionali, le indicazioni di ui tanto abbisognano, e favorendo così il vasto movimento dei iaggiatori nazionali e stranieri, che biciclette, motociclette ed auomobili vanno suscitando, aiutano quell'industria dei forestieri, alla quale il Paese ricava beneficî economici e morali e promuoono il sano turismo, fonte di ricchezza, di forza e di concordia.

" L'importanza e l'utilità dei *cartelli indicatori* risultano, del esto, altrettanto evidenti quanto sentite. Lo provano gli incoragiamenti ed offerte che continuamente pervengono al Touring, cui modestia dell'annuo contributo sociale non consente stanziaenti maggiori dei già stabiliti.

" E per vero, un'impresa così vasta e complessa non potrebbe ortire buon esito senza un'efficace cooperazione delle Amminitrazioni e di tutti gli amici della strada, delle società velocipeditiche ed automobilistiche, di quelle per lo sviluppo degli interessi ocali e del movimento dei forestieri, ecc., ecc.

" A tutti il Touring chiede aiuto, invitandoli a sottoscrivere artelli, ad indicare le località ove risultano necessari, ad assuerne la collocazione.

" Specialmente importante, per ragioni morali e materiali ovvie, il concorso delle pubbliche Amministrazioni, le quali, oltre ad ffrire cartelli, possono fornire, mediante i proprî uffici tecnici, informazioni ed i dati necessari ad una buona distribuzione delle egnalazioni e, meglio di chiunque altro, sono in grado di curarne messa in opera e la manutenzione.

" I *cartelli indicatori* del Touring vengono così ad assumere n carattere altamente significativo di pubblica utilità ".

LE STRADE

Il Touring e le strade.

Lo studio del problema stradale da parte del Touring, he già vi dedicò, sotto varie forme, parte della sua attiità, con concorsi, col propugnare esperimenti di nuovi etodi di manutenzione, l'adozione di speciali regolamenti ulla larghezza dei cerchioni delle ruote dei veicoli in reazione al carico, le segnalazioni sulle strade, ecc., è entrato questi giorni in una nuova fase di espansione. Infatti apposita Commissione pel miglioramento delle strade, dal ouring nominata e alla quale già in numeri precedenti ccennammo, venne definitivamente costituita l'8 giugno on le seguenti persone:

Ing. Ettore Accenti, dell'Ufficio tecnico municipale di Milano of. ing. Isnardo Carlo Azimonti, assistente al Politecnico di Mino; cav. Bernardino Balsari, consigliere provinciale di Novara; g. Emilio Beretta; ing. Emilio Bernasconi; conte Febo Borromeo, nsigliere provinciale di Milano; cav. ing. Antonio Castiglione, deitato provinciale; cav. ing. Giuseppe Chiodi, vice presidente del llegio ingegneri e architetti di Milano; ing. Emilio Gola; ing. Tito onzales dell'ufficio tecnico municipale di Milano; dott. Gildo Guaalla; rag. Francesco Guazzoni; comm. Cesare Mangili; ing. Urno Marzoli; cav. Augusto Massoni, presidente dell'Automobile lub Italiano di Milano; ing. G. B. Meda, vice presidente dell'Automobile Club Italiano di Milano; cav. ing. Domenico Oliva, deputato ovinciale; comm. ing. Enrico Parona, capo dell'ufficio tecnico ovinciale di Milano; rag. Erminio Parrini, procuratore della ditta ondrand; comm. ing. G. B. Pirelli, consigliere provinciale; cav. g. Felice Poggi, capo divisione dell'ufficio tecnico municipale di ilano; cav. ing. Francesco Pugno, consigliere comunale; Fransco Bocca, capitano di stato maggiore; comm. Giov. Silvestri; v. ing. Massimo Tedeschi, direttore della rivista " Le strade "; archese Camillo di Soragna, vice presidente dell'Automobile Club aliano di Milano; dott. Aldo Weillschott; e del Touring: Fedeo Johnson, direttore generale ing. Alberto Riva vice direttore cav. L. V. Bertarelli, capo sezione strade; ing. Achille Binda, capo sezione strade agg.; Alfredo Zaffaroni, vice-segretario del consiglio; cav. Innocenzo Vigliardi Paravia, segretario.

Le persone chiamate a far parte di questa Commissione, per la nota loro competenza nella materia, sia nel campo tecnico che amministrativo, sono la migliore garanzia di un'azione veramente proficua per il bene del Paese.

Il programma che si è proposto questa Commissione è nelle sue linee generali quello di poter raggiungere, mediante lo studio pratico e risoluzione di alcuni fra i molteplici problemi stradali, e coll'aiuto delle principali amministrazioni cui è affidato il governo di strade, e che siamo certi vorranno accordare il loro prezioso concorso a questa nostra iniziativa, quei miglioramenti nella viabilità, che riusciranno di indiscussa utilità, non solo al turismo, ma specialmente all'agricoltura, al commercio e all'industria.

Questa Commissione in due successive sedute (15 e 25 giugno) ha già suddiviso il lavoro a tre sotto-commissioni, elette nel proprio seno, ma di ciò terremo più particolarmente informati i nostri soci man mano che dette sotto-commissioni andranno svolgendo il compito loro affidato.

L'ufficio di Presidenza riuscì così formato: Presidente il conte Febo Borromeo; vice-presidenti i signori ingegnere G. Chiodi, ing. M. Tedeschi e L. V. Bertarelli; segretario l'ing. I. C. Azimonti; vice segretarî i sigg. ing. Emilio Beretta e ing. Emilio Gola.

Che cosa si fa in America per le strade.

Gli Stati Uniti d'America, che pochi anni or sono giacevano in condizioni di vera inferiorità in rapporto alla viabilità, fatto che appariva assai strano per un popolo così eminentemente pratico, hanno preso in poco tempo una brillante rivincita, tanto che forse in nessun campo di attività si può constatare una rapidità di sviluppo comparabile con quello verificatosi colà in materia di viabilità. Ecco un rapido sunto di quanto scrive in proposito W. Fawcett nel *Scientific American*.

Gli accennati progressi si esplicarono in doppio modo; da un lato coll'introduzione di un macchinario potente ed efficace, che si dimostrò coefficente essenziale per il miglioramento delle strade pur realizzando un'economia di tempo; d'altro lato con metodi di costruzione di ottime strade con risparmio di spesa finora mai raggiunto. Poichè conviene rilevare che per quanto si tratti dell'America, anche colà vi sono territori in cui le condizioni finanziarie non sono tali da permettere nuovi gravi oneri ai contribuenti.

Una delle più importanti novità è la creazione di un rullo compressore che può servire come macchina di trazione. Ormai è indiscutibile la necessità della compressione meccanica del materiale, ma essa richiede un anticipo di denaro; ora i nuovi rulli costano circa una volta e mezzo un rullo ordinario, ma mediante il solo cambio delle ruote possono essere trasformati in locomotive stradali atte a mettere in moto i frantoi da ghiaia ed a trasportare materiali. Tale macchina può trascinare sino a 15 tonn. In una strada ordinaria e, mediante un semplice catenaccio all'ingranaggio che trasmette il moto alle ruote, si converte in macchina fissa che serve ad azionare i frantoi.

Un altro apparecchio recente è un recipiente per il materiale che con opportuna disposizione scarica automaticamente la ghiaia sulla strada collo spessore desiderato.

Il materiale è quindi frantumato, caricato nella bollastiera, trainato nel punto da inghiaiare, ed ivi distribuito assai più uniformemente, rap. amente ed economicamente che con l'uso di animali ed uomini. L'apparecchio distributore può essere regolato in modo da ottenere uno spessore variabile dai 25 ai 200 millimetri. L'equipaggiamento è completato da un serbatoio munito di apparecchio inaffiatore per lo spargimento dell'acqua durante la carica.

Si sono poi ideati ancora ed applicati frantoi trasportabili coi relativi cassoni per il trasporto; e coll'introduzione di perni a rullo, per diminuire la resistenza alla trazione

e d'un apparecchio elevatorio pieghevole, di costruzione leggera, si ottiene di trainare un frantoio capace di una produzione di 20 tonn. per ora.

Ma per completare l'operazione per modo che si possa fare meccanicamente tutto quanto occorre dal momento nel quale il materiale è introdotto nel frantoio fino a quando viene scaricato sulla strada, si aggiunsero carretti consistenti in cassoni portatili, montati su ruote, della portata di 20 tonnellate di legno e fondo d'acciaio e porte per lo scarico automatico. Il cassone può essere attaccato rapidamente all'elevatore; e tutto l'impianto composto di frantoio, elevatore, alimentatore e cassone può essere montato pronto per funzionare in 15 minuti.

Per la polvere ed il fango esistono pure elevatori automatici che caricano sopra carretti, o concentrano in una regione della strada il materiale sciolto. L'apparecchio viene attaccato dietro la locomotiva stradale. E' un apparecchio assai semplice consistente in rulli su cui si avvolge una larga tela senza fine e di un vomere che sollevando il materiale lo dirige sulla tela; il tutto si fa funzionare per mezzo di sole leve. Gli ultimi tipi di questi apparecchi sono capaci di manipolare da 75 a 110 mc. di materiale all'ora, e la spesa totale di esercizio, interessi e ammortamenti inclusi raramente eccede L. 0,07 per mc.

Nel far cenno di questi straordinari ed arditi progressi non possiamo a meno di melanconicamente pensare al nostro paese, ove i miglioramenti in questo ramo, che pur sarebbero così necessari, procedono ancora con una desolante lentezza!

La cilindratura a vapore va diffondendosi.

Da qualche tempo anche in Italia va diffondendosi la cilindratura a vapore; le amministrazioni cominciano a comprendere che non è più il caso di parlare di esperimenti, ma che oramai è tempo di decidersi ad applicare la compressione meccanica se non altro alle strade di grande traffico.

La provincia di Bologna ha applicata la cilindratura a parte della via Emilia con ottimo risultato, e sta studiando una maggiore applicazione. Tale iniziativa si deve però al nostro Touring, in quanto è la commissione istituita dal Consolato bolognese per il miglioramento delle strade che ha richiamato l'attenzione della Deputazione provinciale sopra i più gravi inconvenienti da essa commissione rilevati in ispezioni opportunamente praticate nelle strade più frequentate, suggerendo anche i rimedi più opportuni.

Nella provincia di Caserta coi primi di quest'anno fu iniziata la cilindratura in base ad un cotratto che comprende 90 chm. di strade fra le più importanti, ed è in corso lo studio per estendere l'applicazione ad una rete più vasta.

Nella provincia di Lecce, che, come a suo tempo abbiamo annunciato, applicò la cilindratura a 90 chm. di strade, i risultati ottenuti furono così soddisfacenti, che ora quell'amministrazione ha già deliberato di sostituire per altre strade al sistema ordinario la cilindratura a vapore. E' notevole poi che nella sua soluzione quell'amministrazione constata gli ottimi risultati ottenuti mediante un tenue aumento di spesa. E' bene quindi che si cominci a sfatare l'eterno errore di chi asserisce che l'applicazione della cilindratura a vapore conduce a spese enormi.

Animate da tali esempi sono molte le provincie che ora hanno iniziati seri studî in proposito.

Lo stato delle strade.

Con questo titolo la rivista *Le Strade* di Torino ha iniziato una speciale rubrica in cui viene segnalato quanto di importante si verifica nelle varie provincie circa le condizioni della viabilità. Purtroppo finora la rubrica non fa che segnalare le lagnanze per le cattive strade e rarissime sono invece le lodi. Negli ultimi numeri vennero segnalate le cattive condizioni della totalità delle strade provinciali o di alcune specificate nelle provincie di Catania, Como, Caltanissetta, Cremona, Cuneo, Girgenti, Messina, Pavia, Piacenza e Salerno. Per altre provincie sono segnalate le cattive condizioni limitatamente a qualche Comune.

E' a sperare che tali segnalazioni continue, in un coll'inchiesta iniziata dal nostro Touring, anche a mezzo di fotografie, e di cui avemmo già occasione di parlare, otterranno qualche effetto...

Ing. M. TEDESCHI.

Un cavalcavia. — È stato aperto a Padova un importante cavalcavia, al quale si lavorava da molto tempo; e con esso la bella strada che parte dal piazzale della stazione per andare verso nord, non sarà più, come prima (con grande disturbo e perditempo di tutti i rotabili) ostruita ad ogni passaggio di treno ferroviario.

XXXV Congresso degli alpinisti italiani.

Con una bella circolare la sezione di Torino del C. A. I. comunica agli alpinisti il seguente programma del Congresso alpino di quest'anno:

Domenica, 28 agosto: presso la sede della sezione di Torino del C. A. I. (via Monte di Pietà, n. 28) in tutto il giorno distribuzione delle tessere d'intervento al congresso; alle ore 14 assemblea dei delegati alla sede sociale; alle ore 18, pranzo alla Palestra alpina della sezione di Torino al Monte dei Cappuccini.

Lunedì, 29 agosto: alle ore 4,40, partenza per Lanzo (ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo); alle ore 5,40, arrivo a Lanzo e partenza in vettura per Balme (colazione in vettura); alle ore 11, arrivo a Balme (m. 1458); alle ore 12, pranzo; alle ore 14, partenza per il Crot del Ciaussiné (m. 2649); alle 19, cena al Crot del Ciaussiné (Rifugio-albergo Gastaldi) e pernottamento.

Martedì, 30 agosto: al mattino si formeranno tre comitive. L'una partirà alle ore 5 per l'Alraron di Savoia (m. 3662), l'altra alla medesima ora per l'Uja di Ciamarella (m. 3676), infine la terza partirà alle ore 7 per il lago della Rossa valicando il colle omonimo (m. 2851). Gli aderenti specificheranno sulla scheda a quale escursione intendano partecipare. La colazione si farà durante la gita ed i partecipanti faranno ritorno successivamente dopo il meriggio; alle ore 16, inaugurazione del nuovo Rifugio-albergo Gastaldi, costruito dalla sezione; alle ore 17, pranzo e pernottamento.

Mercoledì, 31 agosto: alle ore 5, partenza per il colle d'Arnas (m. 3014), colazione in gita; alle ore 11, arrivo a Bessans (m. 1742) e partenza in vettura per Lanslebourg; alle ore 15, partenza per il colle del Moncenisio; alle ore 18, arrivo al Moncenisio, cena e pernottamento.

Giovedì, 1° settembre: alle ore 7, caffè e latte; alle ore 8, passeggiata al colle del Piccolo Moncenisio; alle ore 12, colazione; alle ore 16, adunanza del Congresso; alle ore 19, pranzo.

Venerdì 2 settembre: si formeranno due comitive in partenza dal Moncenisio.

Prima comitiva. — Alle ore 5, sveglia e colazione; alle ore 6, partenza per la salita del Ciusalet (m. 3312); alle ore 10,30, arrivo sulla vetta, refezione; alle ore 11,30, partenza e discesa a Bard (m. 1500); alle ore 15, arrivo a Bard e discesa a Susa in vettura; alle ore 16,30, arrivo a Susa; alle ore 17, pranzo di chiusura del congresso e quindi partenza in ferrovia per Torino.

Seconda comitiva. — Alle ore 10, colazione; alle ore 13, partenza in vettura per Susa; alle ore 16,30, arrivo a Susa pel pranzo come sopra.

Unione Escursionisti (Torino). — Partiti da Torino la notte di giovedì, 23 corr., gli escursionisti nelle prime ore del mattino ammiravano le pittoresche valli della Moriana e della Savoia, giungendo verso le ore 7 ad Aix-les-Bains.

Visitata l'elegante cittadina, con battello speciale si attraversò il poetico lago di Bourget, fino alla storica Abbazia di Altacomba.

Nel pomeriggio si salì in funicolare sulla vetta del monte Ré-
rd (m. 1500), donde è così vasto e magnifico il panorama, e si
sitò poi il grande stabilimento termale.

La mattina di sabato, 25, partenza per Lovagny, dove, dopo
colazione svizzera nel bosco detto *dei Poeti* ebbe luogo la vi-
a alle Gorgie del Fier.

Ad Annecy la comitiva fu cordialmente ricevuta e salutata
a stazione dal venerando sig. Dunat, presidente del Sindacato
nerale d'iniziativa della Savoia.

E qui è opportuno ricordare come tutta la gita sia stata resa
ı facile e più gradita dall'opera illuminata ed assidua di questo
rente Sindacato, il cui egregio segretario, sig. Briond, accom-
gnò per l'intera durata del viaggio i gitanti.

I quali si recarono anzitutto a deporre una bella corona sul
ɔnumento a Carnot, nel decimo anniversario della sua morte.

Il sindaco, sig. Ferrero, li ringraziò con nobili parole, ed il
rtese atto di omaggio fu assai apprezzato da tutta la cittadi-
nza.

La visita ad Annecy, al suo lago ed ai suoi monumenti fu
sai interessante.

Al pranzo, al quale presenziarono il sindaco ed i rappresen-
nti della stampa locale e del Sindacato, l'intervento di un'orche-
ːina italiana, che suonò gli inni nazionali dei due paesi, diede
casione ad una calorosa dimostrazione di reciproca simpatia.

Il giorno dopo, domenica, si visitarono Chambéry e Modane,
ve si ebbe il pranzo di chiusura, alla fine del quale parlarono
sig. Negro ed il presidente Fiori.

Lasciando, a sera, la Francia, gli escursionisti inviarono an-
ra un affettuoso telegramma di ringraziamento al Sindacato.

Escursionisti veneziani. — I soci della nuova società al-
ıa cominciarono la loro escursione podistica da Agordo salendo
r Falende, e raggiungendo con la guida il passo di S. Pelle-
ino e quindi quello più importante delle Cirelle (m. 2680) che
ɔvarono coperto di neve. Scesi ad Alba (in Val di Fassa) furono
colti festosamente dai fratelli Tridentini; fu loro offerto un ricco
ıfresco e i nostri escursionisti alla lor volta offrirono un pranzo
sera ai rappresentanti degli Alpinisti Tridentini e a quelli del
ub Ciclistico di Alto Avisio.

Il giorno seguente i gitanti raggiunsero il passo di Pordoi
ve si sta erigendo un grandioso albergo-rifugio dovuto alla ini-
ıtiva coraggiosa di uno dei più intelligenti signori, che profonde
sue ricchezze per la causa italiana, il sig. Giovanni Pedrotti di
ento che volle offrire una sontuosa colazione ai primi ospiti
unti lassù.

Ridisceso il passo per la bella valle dell'Avisio, raggiunsero
lla sera Araba e Pieve di Livinalborgo dove pernottarono. La
ıttina seguente, ultimo giorno di viaggio, i gitanti partirono alle
per Andraz-Colle di S. Lucia, rientrando nel regno per Caprile.

Passando quindi in barca il laghetto di Alleghe, ripigliarono
marcia per la carrozzabile a Cencenighe ed Agordo, e colle
ırdiniere scesero a Sedico Bribano e da qui colla ferrovia nella
ːssa sera arrivarono a Venezia.

Il convegno del Club Alpino Fiumano. — Uno dei più
lli ed importanti avvenimenti del Club Alpino Fiumano, è stato
rto il convegno di quest'anno, tenutosi ai 4 e 5 giugno a Ben-
vac (m. 815).

All'appello presero parte ben 80 persone, fra le quali era molto
ppresentato il sesso gentile, ed i più vecchi veterani dell'alpi-
ɜmo fiumano.

Il primo gruppo di (16) giovanotti, partì da Fiume sabato sera
r allestire tutto il fabbisogno, il secondo gruppo partì alla do-
ːnica mattina, arrivando a Fuzine a mezzogiorno, di poi si re-
rono a Goriza dove vi pranzarono regnando il buon umore e il
ı cordiale spirito di fratellanza.

Il presidente signor ing. Conighi tenne un bellissimo discorso,
l quale facendo la cronistoria dell'attività dello scorso anno, portò
brindisi ai presenti, augurando che il Club possa avere ancora
ɔlti anni di proficua attività. Finito il pranzo fecero la bellissima
lita della Visevica (1428 m.) sulla cui vetta l'occhio viene allie-
ːo da un panorama veramente superbo.

Nuovo rifugio sul monte Bianco. — La sezione di Cha-
ɔunix del C. A. F. ha deliberata l'erezione di un nuovo ampio
ugio alpino al Couvercle sul Monte Bianco (metri 4810). Questo
ugio servirà come ottimo punto di partenza per le ascensioni
e famose Aiguilles Vertes ed al Triolet.

Edelweiss. — L'edelweiss, il leontopodio, il candido fiore al-
no, prova e ricordo delle belle salite, per la troppa incetta che
ne fa, va scomparendo dalle Alpi francesi; ed il prefetto della
voia ha emesso un'ordinanza proibendo tanto di sradicarlo che
coglierlo. Come sarebbe opportuna, anche in molte regioni delle
pi nostre, una disposizione simile a questa!

Servizi pubblici.

Come si sa, la Commissione nominata dall'on. ministro Tedesco per lo studio delle norme sulla circolazione degli automobili, ha deferito a due speciali sotto-commissioni l'esame della questione, secondochè trattisi di automobili per servizio privato o di quelli per pubblico servizio.

La sotto-commissione dei servizi pubblici, composta degli onorevoli Gallini e Sinibaldi, degli ingegneri Lattes, Miceli, Fucci e Soccorsi, e di un rappresentante del Ministero delle Poste, si è occupata del disegno di legge desiderato dal ministro, allo scopo di facilitare la istituzione e l'esercizio di pubblici servizi di trasporti con automobili fra località non congiunte da strade ferrate o da tramvie, ed ha affidato ai commissari Sinibaldi, Lattes e Soccorsi, la preparazione dello schema di legge e di regolamento da discutersi poi in adunanza plenaria dalla commissione e che per la cortesia dello zelantissimo nostro console a Roma, sig. comm. ing. Oreste Lattes, che ne fu il principale estensore, abbiamo il piacere di riprodurre qui sotto.

Disegno di legge sui servizi pubblici di trasporti con vetture automobili.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a sussidiare l'impianto e l'esercizio di servizi pubblici di trasporti su strade ordinarie col mezzo di vetture automobili, quando servono a congiungere località non collegate fra di loro da ferrovie o tramvie, con preferenza a quei servizi che siano istituiti ed esercitati direttamente dalle provincie, dai comuni o da consorzi fra detti enti.

Art. 2.

Il sussidio sarà proporzionato, oltrechè alla lunghezza della linea, alla entità delle spese d'impianto e di esercizio. Non potrà eccedere la misura di L. 400 annue a chilometro quando si tratti di un servizio completo per merci e viaggiatori, di L. 300 per i servizi limitati al trasporto di viaggiatori, di L. 150 per i servizi di trasporto di sole merci.

La sovvenzione sarà concessa per anni cinque e potrà essere rinnovata.

Art. 3.

Potranno essere concessi sussidi straordinari per una sola volta a titolo d'incoraggiamento, per l'impianto di nuovi servizi pubblici di trasporto, quando gli studî e le esperienze relative presentino, a giudizio del Ministero dei Lavori Pubblici, le volute garanzie.

Art. 4.

Chi intende ottenere la sovvenzione, di cui nella presente legge, deve presentarne domanda al Ministro dei Lavori Pubblici, munita di regolare progetto tecnico, nonchè del piano finanziario dell'impresa.

La domanda dovrà essere accompagnata dal parere degli enti proprietari delle strade da percorrere, e da documenti comprovanti che il sistema di trazione proposto soddisfa alle esigenze tecniche ed economiche di un pubblico servizio.

Art. 5.

Al concessionario sarà fatto obbligo di:

a) Assumere i servizi postali per un corrispettivo annuo da concordarsi convenzionalmente con l'Amministrazione delle Poste e non superiore alla spesa media sostenuta dall'Amministrazione medesima nel decennio precedente;

b) Aumentare, nel termine che sarà stabilito dal Ministro dei Lavori Pubblici, su proposta del Prefetto, il numero delle vetture quando l'esperienza le dimostri insufficienti ai bisogni del traffico;

c) Tenere un'esatta contabilità dell'esercizio e sottoporla al controllo degli agenti a ciò delegati dal Ministero dei Lavori Pubblici;

d) Riportare dal Prefetto della Provincia, nella quale è posta la linea o la maggior parte di essa, un certificato trimestrale di soddisfacente servizio, cui è subordinato il pagamento della corrispondente rata di sussidio.

Art. 6.

Quando gli enti proprietari delle strade dimostrino che l'esercizio di un servizio pubblico con vetture automobili aumenti notevolmente la spesa di manutenzione delle strade stesse, il Ministro, udito il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, potrà devolvere una quota non maggiore del 10 per cento del sussidio chilometrico di cui all'art. 2, a parziale risarcimento delle maggiori spese suddette.

Art. 7.

Il decreto di concessione fisserà le tariffe, gli orari e l'itinerario. Il regolamento, di cui all'articolo seguente, determinerà le norme per le eventuali modificazioni di essi e per la relativa approvazione.

Art. 8.

Con regolamento da approvarsi con decreto reale sarà provveduto a determinare, oltre il disposto dell'art. 7:

a) La forma della domanda e i documenti occorrenti oltre quelli specificati nell'art. 4;

b) I requisiti che debbono presentare le vetture ammesse a circolare in servizio pubblico;

c) Le condizioni per accertare l'idoneità del personale conducente;

d) Le norme per la circolazione;

e) Le penalità cui andranno soggetti i trasgressori.

Tale regolamento si applicherà pure ai servizi pubblici di trasporti non sussidiati, in tutto quanto non rifletta la concessione del sussidio.

Art. 9.

La sorveglianza sui servizi contemplati nella presente legge è affidati agli ufficiali ed agenti del Genio civile.

Le controversie tra l'Amministrazione pubblica ed i concessionari di servizi sovvenzionati per l'applicazione delle disposizioni della presente legge e del relativo regolamento, saranno giudicati inappellabilmente da commissioni arbitrali composte di tre membri, nominati due dalle parti e il terzo dai primi due, o mancando l'accordo, dal presidente del tribunale.

Automobili ferroviari a benzina pei servizi dell'esercito.

Nella *Rivista d'artiglieria* il signor Pietro Pascoli, capotecnico d'artiglieria e genio, pubblica con questo titolo un notevole articolo, di cui diamo l'introduzione.

È noto quanta sia in guerra l'importanza delle comunicazioni per il movimento delle truppe e per il servizio dei trasporti, e come per conseguenza convenga studiare tutti i mezzi atti a rendere più rapida la radunata, più spedito l'afflusso all'esercito operante di materiali, di vettovaglie, di cavalli, ecc., ed a facilitare lo sgombro di malati, di feriti, di prigionieri di guerra, come pure l'eseguimento di rapidi spostamenti di masse, nel campo strategico ed in quello tattico.

Le ferrovie ordinarie esistenti concorrono già con grande utilità nelle suddette operazioni; per alcune di queste però si rendono indispensabili treni ferroviari piccoli, leggieri, atti a servire come tratti d'unione fra le truppe e le colonne avanzate; ed a ciò gli eserciti hanno provveduto adottando ferrovie portatili a scartamento ridotto.

Non essendo però sempre possibile di costruire queste ferrovie con sufficente comodità, la trazione con locomotiva non sempre è effettuabile, richiedendo essa condizioni di solidità tali che renderebbero la costruzione di una strada ferrata, di questo genere, troppo lenta, perchè la linea potesse seguire a distanza utile il movimento delle truppe, e servire al rifornimento dei reparti in marcia.

E siccome la trazione su rotaia esige $^1/_{15}$ solo della forza occorrente per il trasporto di un dato carico su una strada ordinaria in buono stato, od al massimo $^1/_5$ di detta forza su una strada in condizioni non buone, è sempre conveniente, nella zona delle operazioni attive, ricorrere ad essa anche se dovesse effettuarsi mediante cavalli od uomini. Quindi, mentre la trazione con locomotiva non è generalmente applicabile che fuori della zona delle operazioni, cioè sulle linee di comunicazione od anche nell'attacco e nella difesa delle fortezze, ossia quando si abbia tempo necessario per costruirle con tutta la cura desiderabile, nella zona delle operazioni attive, la trazione con cavalli od a braccia di uomo è la sola pratica.

Non sempre però anche questa è possibile, come, a(esempio, quando la ferrovia portatile dovesse essere po sata attraverso i campi ove il suolo è molto mobile e poc(solido.

Ritengo perciò che i veicoli leggieri, automotori a ben zina, dotati di grande velocità, condotti e mantenuti da u solo uomo e provvisti di mezzi sufficenti per un viaggi di almeno 100 chm., senza la necessità di riserve, in com bustibile, ecc., potrebbero essere impiegati con molto van taggio in questi casi. Essi sarebbero anche utili per l manutenzione delle nostre ferrovie coloniali, ove spesso l stazioni sono molto distanti, per i servizi d'intendenza mi litare e per il servizio dei ferrovieri nelle ispezioni dell linee da una ad un'altra stazione ferroviaria, nelle perlu strazioni e nelle ricognizioni di lunghi tratti di ferrovi ricuperati o tolti al nemico, come pure per trasportar personale dagli accantonamenti al luogo del lavoro, pe precedere treni come staffette, per comunicare cogli avam posti, e via dicendo.

Esperimenti automobilistici nel Senese. — Scrivono d Siena:

" Allo scopo di riparare in qualche modo alla troppo sensibil deficienza di comunicazioni ferroviarie fra Siena e i paesi vicini, s ventilò, molto tempo indietro, il progetto d'istituire un servizio d automobili che almeno facilitasse il contatto fra la nostra città i principali comuni della provincia, nonchè con qualcun altro dell provincie limitrofe.

" Quel progetto passò per la lunga trafila dei soliti studî delle pratiche, e fu dichiarato attuabile, non senza però aver prim ricevuta una buona spinta finanziaria dal munifico Monte de' Pasch

" In un convegno tenuto qua, i sindaci dei comuni interessa deliberarono di passare dalla teoria alla pratica, decidendo che s facessero per quindici giorni degli esperimenti automobilistici pe raccogliere prove sicure, atte a persuadere i varî e diversi comur rappresentati, della convenienza o meno d'impiantare un servizi permanente.

" A questo scopo il comune di Siena, debitamente delegat iniziò pratiche colla Società Florentia e con essa riuscì facilment a concludere la faccenda.

" Infatti, il giorno 5 dello scorso maggio ebbe luogo la prim gita sperimentale, ed il 31, l'ultima.

" Ecco i viaggi effettuati coll'automobile *Florentia*, una fort ed elegante macchina-*omnibus*, capace di contenere dodici persone oltre lo *chauffeur*:

" Siena-Moltalcino per Buonconvento e Torrenieri; Siena-Mass Marittima per Monticiano; Siena-Greve per Gaiole; Siena-Montalcin per Buonconvento; Siena-Massa Marittima per Sovicille e Chiu dino; Siena-Greve per Radda; Siena-Grosseto per Monticiano Roccastrada.

" A tutti gli esperimenti, per valutare i coefficienti che potevan influire sulle future deliberazioni per l'attuazione o meno del se vizio permanente automobilistico, hanno presenziato i rappresen tanti ufficiali dei diversi comuni interessati.

" Ora non resta che vedere ciò che decideranno questi ultimi E' un fatto che le popolazioni hanno salutato con entusiasmo i passaggio del nuovo e veloce veicolo; ma molti si domandano daranno queste popolazioni il concorso necessario al mantenimento di un sì vasto servizio d'automobili, quando esso sarà permanente Ecco lo scoglio che occorre spianare ".

Un esteso servizio di automobili. — L'ing. Vittorio Sam bolino presentò al ministro dei LL. PP. un progetto di servizi pubblico cogli automobili per collegare gran parte dei gruppi d abitazione della provincia di Pavia colle stazioni ferroviarie e tram viarie e con gli uffici postali. Questo regolare servizio pubblico secondo il progetto Sambolino, comprende il trasporto viaggiatori bagagli, merci e le corrispondenze postali. L'orario dovrà esser regolato in coincidenza colle ferrovie, tramvie e poste; e ognun può rilevare quale vantaggio di comodità e di tempo ne ricave rebbe la popolazione della provincia. Il ministro manifestò tutta a sua simpatia pel progetto Sambolino e lo passò all'Ispettorato ge nerale dei lavori pubblici. Lo stesso ing. Sambolino chiese poi i parere di tutti i Comuni della provincia, e avutolo unanimament favorevole, inoltrò regolare domanda documentata al Ministero pe la concessione dell'esercizio automobilistico a scopo di servizi pubblico. Con questo progetto si troveranno in corrispondenza au tomobilistica i seguenti paesi: Pavia, Mortara, Varzi, Abbiategrasso Novara, Vercelli, Casalmonferrato, Sale, Tortona, Voghera, Ge nova, Piacenza, Bobbio, Pontecurone, Zavattarello, Godiasco, Lirio Casteggio, Broni, Stradella, Cominata, Robbiano, Pianello Val Ti done, Borgonovo, Castel San Giovanni, Casei Gerola, Castelnuov Scrivia, Sannazzaro, Pieve del Cairo, Cornate, Suardi, Torreber retti, Sartirana, Zeme, Castel d'Agogna, Granozzo, Lomello Fer

rera Erbognone, Valeggio, Garlasco, Casorate Primo, Scaldasole, Dorno, Bereguardo, Binasco, Trovo, Soncino, Vigevano, Gravellona, Cilavegna, Parona, Albonese.

Il servizio automobilistico nel Gargano. — La Società pei servizi pubblici con treni automobili ha inviato alla Deputazione provinciale ed ai Comuni del Gargano una domanda per lo impianto di un servizio di automobili da Lucera a Vieste, toccando San Severo, Apricena, Sannicandro, Cagnano, Ischitella, Rodi, Vico, Peschici e Vieste.

Questa società, che ha sede in Napoli, si impegna di fare un servizio, di due corse al giorno, con vetture automobili di dodici posti, impiegando una velocità di soli venti chm. all'ora e di quindici nelle curve e nelle discese. La società chiede per questo servizio un sussidio alla provincia ed ai comuni.

La società promette incominciare il servizio trenta giorni dopo che le autorità competenti abbiano approvate le deliberazioni di sussidio.

Le vetture automobili che la società impiegherebbe, sarebbero simili a quelle che fanno il servizio sulla linea Spoleto-Norcia.

— Il Consiglio comunale di Govone, dietro proposta dell'assessore cav. Quinterno, ha deliberato, ad unanimità di voti, di dare incarico alla Giunta di promuovere un consorzio fra i comuni di Alba, Govone, San Damiano d'Asti e Villanova d'Asti, per stabilire con automobili un servizio diretto di trasporti e merci, servizio che ha già dato così felici risultati in altri comuni del regno.

Se si tiene conto del movimento commerciale di quella ricca regione, della spesa relativamente minima per l'impianto e l'esercizio, alla quale andrebbero incontro i quattro importanti comuni consorziati, non vi è che augurarsi vadano presto le amministrazioni d'accordo. Gli automobili da Alba passerebbero direttamente a Govone, di qui a San Damiano d'Asti, andando a fermarsi alla stazione di Villanova e viceversa.

Ed il servizio sarebbe vantaggiosissimo per tutti. Così la municipalizzazione dei servizi incomincierà a dare i suoi buoni risultati economici di progresso e di indipendenza da imprese.

Esposizioni automobilistiche.

Parigi. — Si sta studiando per il 1905 un'esposizione internazionale speciale delle scienze e delle arti applicate all'automobilismo ed agli *sports* in generale. Relatore del progetto è il deputato Gervais, che ha già presentata alla Camera francese una proposta di legge in proposito, provando come nella capitale francese non sia più possibile organizzare esposizioni universali, ma soltanto mostre parziali. In considerazione di ciò, propone una mostra automobilistica, come quella che può mettere in evidenza i prodotti di una industria essenzialmente francese. In quale rapporto (ci par necessario domandare) sarà questa nuova esposizione (che ai più sembra inutile) col famoso annuale Salon?

Varie.

Motorista? — Il socio sig. Ruggero Merlini di Genova, a proposito dell'articolino " L'automobilismo e la lingua italiana " pubblicato nella *Rivista* di febbraio, ci scrive:

" Poichè *chauffeur* per un guidatore di automobili o motociclette è voce francese (e neppure esatta) e la voce italiana *meccanico*, da molti adoperata, è pure inesatta, poichè solo in parte designa le attribuzioni e le facoltà di esso guidatore, non si potrebbe noi adoperare la voce *motorista*? E' parola nuova, ma è nuova anche la personalità che si deve indicare, e l'esprimo al Touring perchè a tutti gli amici e conoscenti a cui ne ho parlato è piaciuta. Uno solo m'ha osservato: Potrebbe pur intendersi un fabbricante di motori. Basta tale obbiezione a rigettare nel nulla la parola *motorista* che parmi indichi a tutta prima e la persona guidatrice e le sue qualità e attribuzioni? ".

Noi crediamo che la parola *motorista* sia bella e buona... ma che tutti continueranno ad usare la brutta parola *chauffeur*.

Automobile gigante e automobile lillipuziano. — Un milionario di Nuova York ha ordinato ad un casa di Cleveland un automobile che dovrà avere la forza di 306 cavalli. Esso sarà l'automobile più potente che sia stato costruito fino ad oggi. Invece l'automobile più piccolo che si conosca è quello ordinato da un altro arcimilionario americano per un suo figlio di soli 6 anni di età: questo automobile peserà solamente duecento libbre e la sua cassa misurerà appena m. 1,40; sarà provvisto di un motore elettrico col quale potrà raggiungersi la velocità di chm. 7 all'ora.

Automobilismo e medicina. — Lo sviluppo enorme che ha preso l'automobilismo ha sollevato la questione della influenza che esso può avere sulla salute, e dell'uso terapeutico che se ne potrebbe ricavare. Tale questione è stata oggetto di un recente lavoro del dott. E. Blanchet, il quale ha portato sull'argomento il risultato delle osservazioni sue personali e il risultato di osservazioni di altri medici da lui interpellati.

Il punto più importante della questione era quello di sapere se l'automobilismo può essere non solamente permesso, ma anche utile ai tubercolosi, che non siano, ben s'intende, ad uno stadio troppo avanzato. Ora la risposta pare debba essere affermativa nel senso della sua utilità. Blanchet riferisce parecchie osservazioni di individui affetti da tubercolosi e da bronchite cronica in cui si ebbe la diminuzione progressiva della tosse ed anche la scomparsa. Si avrebbe pure miglioramento dell'appetito e scomparsa dell'insonnia. Se però si ha febbre o se gli ammalati sono troppo eccitabili, l'uso dell'automobile è controindicato; il suo uso provocherebbe in simili casi elevazioni di temperatura.

Il benefico effetto dell'automobile deriverebbe dalla potente aereazione che si conseguisce; ciò riesce assai utile ad un gran numero di tubercolosi: è d'uopo però evitare il freddo e la polvere.

Più ancora che ai tubercolosi, l'automobilismo giova ai nevropatici, ai nevrastenici. Lo si può ancora utilizzare nella gotta, nel diabete e in certe forme di reumatismo, e, in genere, in tutte le forme a rallentato ricambio. L'automobilismo è invece controindicato ai cardiaci.

Per limitare la velocità. — Il *Morning Post* dichiara che è ridicolo il limite di 20 chm. all'ora che vogliono imporre alcuni municipi: ciò non pertanto l'autorevole giornale inglese trova ragionevole limitare la velocità degli automobili.

Molti giornali approfittano dell'occasione per attirare l'attenzione sulle leggi attuali che regolano la circolazione degli automobili in Inghilterra.

Tutti propongono che l'attuale legge sia modificata. L'A. C. della Gran Bretagna e Irlanda ha pubblicato i risultati di un plebiscito tra gli *chauffeurs* inglesi i quali sono tutti disposti ad accettare il numero di matricola alla condizione che la legge sia modificata.

Statistica. — Negli Stati Uniti dal 1° luglio 1902 al 30 settembre 1903 importato il seguente numero di automobili:

Nazione	Automobili	Valore in franchi
Francia	379	5 705 180
Inghilterra	21	316 450
Germania	14	147 970
Italia	6	63 770
Belgio	2	15 635
Austria	1	15 885
Irlanda	1	48 665
	424	6 313 555
Pezzi staccati		317 915

Nel Belgio si è proceduto alla immatricolazione delle automobili e delle motociclette.

Eccone la statistica:

6 dicembre	1901	1 332 automobili	714 motociclette
6 "	1902	1 991 "	1 427 "
6 "	1903	2 628 "	2 671 "

Non si deve passare per Campi Bisenzio?

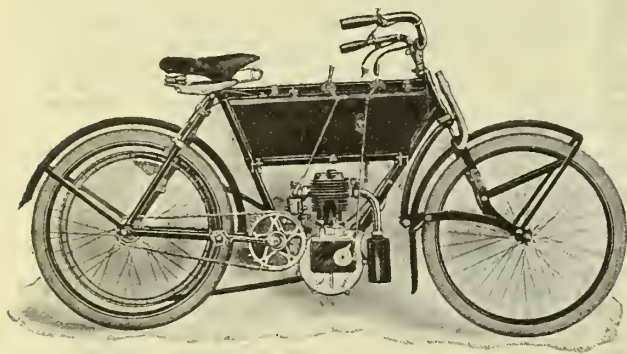
Più di una volta, a voce ed in iscritto, eravamo stati avvertiti che la popolazione di Campi Bisenzio (Firenze) dimostra contro gli automobilisti un misoneismo scortese e violento. L'ultima prova di ciò si ha dalla teppistica aggressione di cui fu fatto segno, giorni or sono, in quella località, l'automobile del dott. Gino Modigliani. Il dott. Modigliani, lo *chauffeur*, il delegato di pubblica sicurezza, restarono feriti con sassate alla testa! Si fecero molti arresti, ai quali seguirà un processo.

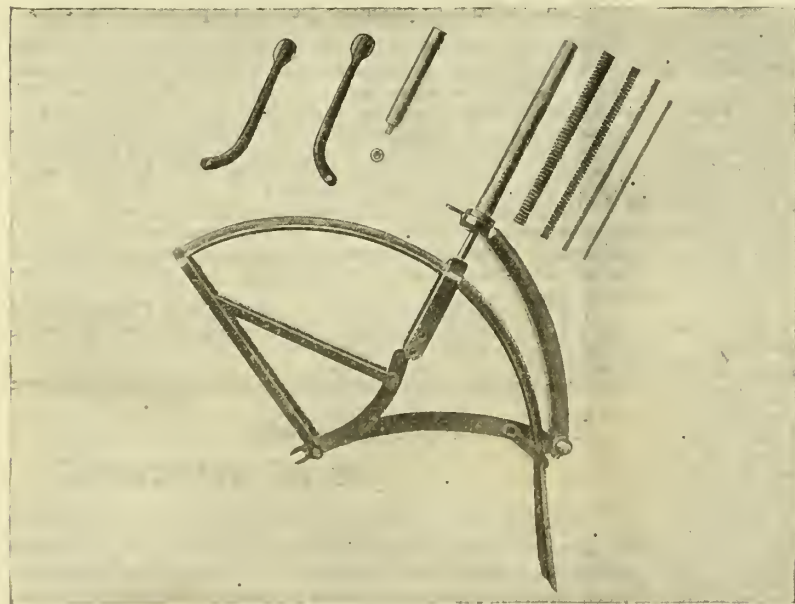
Il Club Automobilisti d'Italia di Firenze, richiamando la nostra attenzione su tale fatto, scrive: " Il nostro parere sarebbe di rivolgersi al Municipio di Prato pregandolo, per mezzo degli agenti daziari, di indirizzare gli automobilisti per la strada di Sesto Fiorentino. ".

Pubblichiamo la proposta; ma il Municipio di Campi ci scrive che il fatto accaduto è isolato, e noi le auguriamo di cuore per la buona fama di quella popolazione.

MOTOCICLETTE

La motocicletta Peugeot.

Già altra volta accennammo brevemente a questa macchina, che, nei tipi da turismo, porta un motore da 2 HP di forza.

La casa Peugeot è fra le prime che si sono dedicate alla costruzione della motocicletta, ed in questo lavoro essa è andata sempre specializzandosi, per modo che oggi mette in commercio le sue macchine con una grande varietà di particolari: motore con valvola di ammissione comandata oppure no; trasmissione per cinghie, o per catena, oppure per ingranaggi conici; accensione elettrica con accumulatori, oppure col magneto; e finalmente con forcella rinforzata oppure *con forcella elastica*.

Come linea generale il motore è piazzato verticalmente e prende alimento da un carburatore Longuemare. La lubrificazione si ottiene per mezzo di una pompa a livello visibile. I freni sono due. Il telaio è dei più bassi perchè ha solo 55 cm. di altezza. Ma ciò che merita un cenno speciale sia per la sua novità che per la praticità dell'applicazione è la *forcella elastica anteriore*.

Dettaglio della forcella elastica Peugeot.

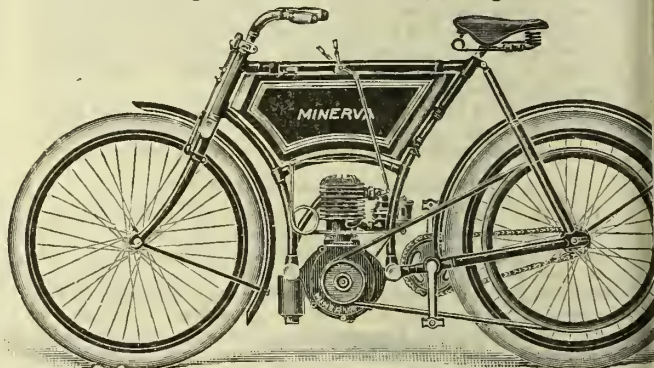
Questa forcella ha lo scopo di attutire le mosse del manubrio causate dalla irregolarità della strada, e ciò per mezzo di quattro molle spirali *E* che si comprimono dolcemente sotto l'urto e riprendono poi la loro posizione primitiva per mezzo di una frizione a pattini.

Esaminando la figura qui sopra si comprende che la guida della macchina si fa per mezzo del rangone *A* piegato ad arco e di due bracci di leva *B* collegati al mozzo della ruota. Questi due bracci possono girare attorno alla estremità del rangone *A* e dall'altra parte sono riuniti ad una forcella *C* articolata alle sue estremità. Questa forcella termina in un'asta *D* con guernizioni di cuoio la quale scorre nell'interno del cannotto di sterza *H*. Fra quest'asta e l'estremità del tubo di sterza sono racchiuse le quattro molle a spirale *E*, una internamente all'altra, che ad ogni urto si comprimono violentemente, ma grazie alle due frizioni *F* la loro distensione è resa invece dolcissima e lenta.

L'applicazione di questa forcella è una delle novità di quest'anno, e l'abbiamo trovata veramente efficace a togliere al manubrio ed in generale a tutta la macchina quella vibrazione continua, che, oltre a far sembrare un paralitico il motociclista e togliergli il piacere del rapido dislocarsi, è causa quasi sempre di gravissimi guasti di macchina.

La motocicletta Minerva.

La Minerva Motor ha voluto serbare nelle sue motociclette la prerogativa della simmetria, e togliendo al te-

laio la forma angolare, generalmente in uso, ha arrotondate le linee dei tubi, formando così un insieme di uguale robustezza, ma di forma nuova.

Questa casa però non ha voluto ancora pronunciarsi definitivamente sulla questione del motore verticale od inclinato e fornisce perciò le sue motociclette tanto dell'uno che dell'altro tipo, secondo il desiderio.

I motori Minerva possono essere della forza di 2, 2 $^3/_4$ e 3 $^1/_2$ HP, tutti a valvole comandate, e con la calotta fusa in un sol pezzo col resto del cilindro.

L'accensione avviene per mezzo di una batteria di accumulatori, con bobina; e la candela è stata piazzata proprio al di sopra della valvola di aspirazione, per cui essendo sempre umettata di benzina, molto difficilmente viene imbrattata dall'olio.

Il carburatore di queste motociclette è pure Minerva, ma « licenza » Longuemare, il che equivale a dire addirittura Longuemare.

La casa ne ha solo ridotto le proporzioni, togliendo qualsiasi maniglia di regolamento a mano.

L'interruttore è a « trembleur » tipo De Dion.

La trasmissione del moto avviene per mezzo di uua cinghia di forma trapezoidale, di cuoio al cromo, ed a tre strati sovrapposti. La casa fornisce in piccole latte una speciale sostanza atta alla buona conservazione della cinghia suddetta.

Due robusti freni agiscono sui cerchi delle ruote anteriore e posteriore, e nel grande recipiente racchiuso nel telaio trovasi (oltre alla benzina, accumulatore e bobina), uno speciale scomparto per l'olio che viene iniettato al motore mediante una piccola pompa, stando in sella.

Indirizzi:

Motocicletta Peugeot — Rappresentanti in Italia: *G. C. F.lli Picena*, Torino, via Lagrange, 41. Milano, via Cesare Correnti, 3 e presso *A. Beretta*, Milano, corso Porta Romana, 69-71.
Motocicletta Minerva — Rappresentante: *Giulio Marquart*, Milano.

Il più piccolo ciclista della Sardegna è il ragazzetto Gigino Casotti, figlio dell'egregio capo console di Cagliari. Il piccolo ciclista si mostra degno del padre, per amore al ciclismo ed al Touring. Possa esso trovare numerosi imitatori fra i suoi coetanei!

A Milano a sinistra. — Ricordiamo che a Milano il regolamento municipale impone a tutti i veicoli (e perciò anche alle biciclette) di tenere, in tutte le vie, come sui bastioni, la sinistra; e ricordiamo ciò per evitare ai ciclisti osservazioni e contravvenzioni.

A Mendrisio, al passo! — Il municipio di Mendrisio ha presa la seguente deliberazione:

" 1. Quei velocipedisti i quali non vogliono andare al passo nell'interno del paese, possono prendere, alle estremità del Borgo, le nuove vie dette dei Prati, e di Castellaccio ".

" 2. Se l'inosservanza delle prescrizioni di andare al passo dovesse continuare ancora, verrà senz'altro reintegrato il precedente divieto, ed obbligati per conseguenza tutti i velocipedisti a condurre le loro macchine a mano ".

Avviso a chi tocca!

DI QUA E DI LÀ

LA VALLE DELL'AVISIO. — La valle dell'Avisio (affluente sinistro dell'Adige), divisa, dal basso in alto, in Cembra, Fiemme e Fassa, è una delle più belle del Trentino, poco conosciuta dagli Italiani, e conosciuta invece, (anche troppo!) dai Tedeschi. Ora apprendiamo con piacere che, sotto il patrocinio della Società degli Alpinisti Tridentini, il dott. Cesare Battisti, colla collaborazione di varie persone, sta per pubblicare su quella splendida valle (che cominciando alle porte di Trento va spingendosi sino alla Ladinia) una monografia, in grande formato, con numerose illustrazioni, di cui abbiamo visto un saggio che promette assai bene.

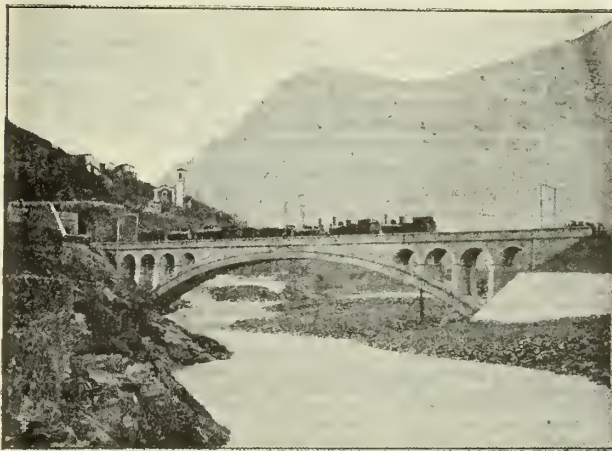
Il volume completo sarà legato in piena tela, con fregi in oro, talchè ne risulterà un elegantissimo albo da salotto.

L'opera completa sarà finita nell'inverno prossimo. La pubblicazione però sarà incomiuciata verso la fine d'agosto.

Il prezzo dell'opera è di corone 12 per coloro che lo pagheranno anticipatamente al ricevimento della seconda puntata, di corone 14 per coloro che pagheranno a rate.

Le adesioni si spediscono alla Società Tipografica Editrice Trentina.

UN PONTE SULL'ADDA. — Togliamo dal *Pro-Familia* di Bergamo:

« Venne inaugurato il ponte della ferrovia sull'Adda, a Deseo, paesello a 4 chilometri da Morbegno; ove, a breve distanza, sono le bocche di presa dell'acqua per la trazione elettrica della Valtellina. La fotografia, gentilmente favoritaci dal signor Giuseppe Rocca, ci permette di rilevare la grandiosità e la solidità dell'opera, che misura m. 70 di luce e m. 9 di raggio. Essa è tutta in vivo, estratto dalle cave di Valmasino, su disegno dell'egregio ing. Murro, e fu

costrutta dalla ditta Fratelli Bragani, con una speciale armatura in legno, opera del sig. Leali Ismaele, carpentiere di Morbegno. Con cinque grosse macchine ferroviarie dell'Adriatica se ne fece, alla presenza di varî ingegneri, la prova, ed i livelli sovrapposti alle sbarre del ponte segnarono, al grave peso, un insensibile abbassamento. Così, a giorni, la ferrovia abbandonerà le plaghe pericolose del fiume Tartano, da cui, passando il ponte, entra nella nuova galleria, sboccando a breve distanza tra Ardenno e Masino ».

CASA CLIMATICA. — Con una gita ciclistica di scolari, venne inaugurata, a Ponzate sopra Camnago-Volta (presso Como), a 530 metri sul mare, una casa climatica, o, per essere più esatti, un podocomio di convalescenza. La nuova istituzione è dovuta al Patronato della scuola di via Ariberto di Milano, e accoglierà quei

bambini convalescenti e fisicamente gracili che, in qualsiasi stagione, possano aver bisogno di speciali cure e speciale metodo di vita, e soprattutto di aria libera e passeggiate. La Casa climatica sarà di frequente meta di gite scolastiche.

GIUDICATI TURISTICI.

Ingiurie e lesioni ad un ciclista. Severa condanna.

Riportiamo l'interessantissima sentenza dell'illustrissimo pretore di Lecco, avv. Zozzoli, con cui, con giuridica e chiara argomentazione, si condanna a pena meritatamente severa certo Berizzo Bernardo, che per puro malanimo e brutale malvagità, incontrando l'egregio signor ing. Gattini, console del T. C. I. a Castello sopra Lecco, per il solo fatto che questi circolava in bicicletta sulla banchina, lo aggredì e spinse giù dal ciglio della strada e lo ingiuriò.

L'ing. Gattini si costituì parte civile specialmente nell'interesse di tutti i suoi consoci ciclisti, onde tali fatti, meritatamente puniti, non abbiano così a ripetersi, a disdoro delle nostre contrade, ed ottenne una sentenza veramente esemplare che potrà servire di utile ammonimento a tutti i barbari ciclofobi.

Eccola nella sua argomentazione di diritto.

PRETURA DI LECCO.

Sentenza 13 giugno 1904 — Pretore di Lecco avv. Zozzoli — Processo Berizzo — Parte civile ing. Gattini coll'avv. Agrati.

Omissis . . . .

Atteso in diritto che nelle risultanze di cui al primo capo d'imputazione (lesioni lievi) devesi indubbiamente ravvisare il reato ipotizzato all'ultimo capoverso dell'art. 372 cod. pen., in quanto vi sia espressamente raffigurato anche in caso della lesione senza conseguenta come per buona sorte è avvenuto nella specie. Senonchè il pretore considera che nella peculiarità del caso le lievi conseguenza, non scemano per nulla le gravità del fatto, *di chi, senza motivo di sorta, senza conoscere neppure di persona l'offeso o quindi senza una ragione personale qualunque che valga in qualche modo a giustificarlo, investe un pacifico e onorato cittadino come l'ing. Gattini che, agli occhi di un Berizzi, ha il grave torto di valersi di un mezzo di locomozione di uso ormai così generale, di utilità così universale da non potersi neppure veder di mal occhio, neppur anche allora a torto, come un genere di sport accessibile ai pochi.*

Crede pertanto il pretore che l'atto *brutale e violento* del Berizzi debba andare adeguatamente represso e però ritiene pena congrua al caso quella ristrettiva nella misura di giorni 10.

Atteso da ultimo quanto al reato d'ingiurie che la prova di esso, oltre che nella dichiarazione del querelante, trova riscontro nelle stesse ammissioni dell'imputato il quale non ha provato di essere stato, come afferma, offeso per il primo; ma dato anche che fosse stato tacciato dal querelante coll'epiteto, che questa volta ben può dirsi meritato, di *villano*, l'offesa del querelante va del tutto determinata ai sensi dell'art. 397 capoverso cod. pen. per essere stata l'offesa stessa determinata dalle violenze subite, mentre le ingiurie plateali esalate dal Berizzi non fanno scusa

Che il condannato è tenuto a pagare le spese processuali e rifondere le spese e i danni alla parte offesa.

Per questi motivi.

Dichiara Berizzi Bernardo colpevole dei reati di lesioni personali e ingiurie a sensi degli art. 372 ultimo p. e 395 capoverso cod. pen. di cui ai primi due capi d'imputazione, e visti con detti anche gli articoli 568, 569, 571 c. p. p.

Condanna esso Berizzi alla pena della reclusione per giorni dieci quanto al primo capo, e alla multa di L. 50 per le ingiurie.

Lo condanna inoltre al pagamento delle spese processuali, ai danni verso la parte civile da liquidarsi in separata sede e alle spese di sua costituzione e rappresentanza liquidate in L. 50.

* * *

REGIA PRETURA DI GALLARATE.

Non può ritenersi la contravvenzione nel fatto di condurre a mano una bicicletta sfornita di contrassegno, inatta alla circolazione (gomme gonfie) e che portavasi precisamente all'Ufficio metrico per il contrassegno.

Sentenza 18 maggio 1904 — Pretore avv. Zamboni — Processo Cozzi — Difesa avv. Agnelli.

Omissis . . . .

Che è risaputo come nei fatti contravvenzionali la volontà di commetterli non debbasi presumere in modo affatto assoluto e cioè fino al punto da non ritenere ammissibile la prova della volontà contraria all'agente.

Che in applicazione di un tale principio fondato nell'esatta interpretazione dell'art. 45 cap. cod. pen. è evidente come venga a mancare la responsabilità del Cozzi in ordine alla contravvenzione ascrittagli ove appunto si consideri ch'egli, nel momento in cui venne fermato dalle guardie, stava mettendosi in atto un fatto precisamente contrario a quello che ora gli si ascrive; intendeva cioè di recarsi dal verificatore dei pesi e misure per farsi bollare la bicicletta.

Che non è buon argomento a questo proposito, il dire che una siffatta teoria apre un facile spiraglio pel quale potrà comodamente passare ogni ciclista che voglia sottrarsi all'obbligo del pagamento della tassa.

Non vale affermare tutto ciò poichè non è detto che alla larghezza d'interpretazione che si afferma data con ciò all'art. 45 cod. pen. debba poi corrispondere una eccessiva larghezza nell'apprezzamento (che dovrà quindi essere sempre rigoroso) di quei fatti convenzionali pei quali si possa rendere per avventura applicabile il disposto dell'articolo 45.

Che comunque, anche sotto altro profilo non devesi tenere responsabile il Cozzi della contravvenzione ascrittagli; osservisi invero che la legge non colpisce già il fatto della bicicletta che sia messa comunque in circolazione, ma sibbene l'*uso che ne faccia*, intesa la parola *uso* nel suo significato etimologico e logico insieme, e in rapporto alla bicicletta che ne è l'oggetto. Osservisi infine che la bicicletta è un veicolo di trasporto e che intanto può dirsi siasi fatto uso di un mezzo di trasporto ed in ispecie di una bicicletta, in quanto questa abbia servito a trasportare da un punto all'altro o quanto meno siasi presentata in condizioni tali, vuoi per la località in cui trovavasi, vuoi per le qualità sue intrinsecate, e cioè dei pezzi di cui si compone, da far presumere che essa sia stata poco prima montata.

Che ove si considera tutto ciò, è evidente ripetersi che sotto quest'altro profilo il Cozzi devesi esonerare dal rispondere della contravvenzione perchè, come si è visto più sopra, la bicicletta da esso condotta a mano per le vie della città era in condizioni tali da non poter essere montata.

POSTA LEGALE.

IRRESPONSABILITÀ DELL'AUTORITÀ.

Signor avv. Burone Lercari, Finalmarina. — Ella potrà facilmente essere assolto da ogni procedimento provando che il suo automobile porta un numero diverso da quello dell'automobile del quale ella venne erroneamente ritenuto proprietario; ma non le riuscirà di ottenere un risarcimento per il disturbo arrecatole. E da chi lo vorrebbe pretendere? Dal prefetto? Ma l'autorità pubblica, in buona fede, è sempre infallibile e insospettabile... anche quando prende dei granchi ben più grossi, con conseguenze ben più dolorose per quelli che ne sono le vittime.

AMMISSIONE E DEFINIZIONE AMMINISTRATIVA.

Signor Fojadelli, Sala Monferrato. — Per la legalità di una contravvenzione non occorre che essa venga intimata al momento nel quale è commessa.

Per cui se ella stessa ammette che procedeva ad una velocità superiore alla regolamentare, veda, per il meglio, di definire in via amministrativa la contravvenzione.

MISURE MUNICIPALI.

Signor Talamini, Longarone. — I Comuni hanno il diritto in certi casi ed in determinate strade di imporre ai veicoli una velocità anche al di sotto di quella che la legge consente. Ella ammette che tale limitazione, date le circostanze della viabilità in cotesto comune era opportuna, e quindi inutile è sollevare questioni su questo punto.

Quanto alla scritta « ogni veicolo ed animale deve procedere a passo d'uomo » naturalmente essa non va presa alla lettera, tanto più che anche tale misura imposta alla velocità è alquanto relativa ed incerta. Sta al buon senso dei ciclisti, automobilisti, ecc., di uniformarsi alla prescrizione, per quanto è possibile, scendendo od arrestando le macchine, ove il bisogno lo richieda.

OBBLIGO DEL FANALE.

Sig. Cacciatori, Console di Peschiera. — La legge prescrive che ogni velocipede deve essere provveduto di fanale quindi la circostanza del seguire dappresso un compagno munito di fanale non elimina la contravvenzione da parte di chi non ne è provveduto. Tale circostanza potrebbe addursi solo a prova della prudenza del ciclista qualora egli potesse dimostrare che la mancanza del fanale non è imputabile a sua colpa o trascuranza, ma ad un caso fortuito imprevedibile o per le circostanze del momento irreparabile.

PER DIFENDERSI.

Signor dott. Barberis, console di Livorno (Piemonte). — Il nostro consocio dovrà davanti al pretore dimostrare anzitutto, a mezzo di testimoni, come egli avesse percorso solo pochi metri quando venne posto in contravvenzione e quindi, a mezzo di perito, l'impossibilità materiale di imprimere una velocità pericolosa ad una motocicletta in così breve percorso. Se poi gli riuscirà di provare l'animosità della guardia verso di lui e la dichiarazione fatta dall'altro vigile che firmò il verbale come testimonio, « di non esservisi potuto rifiutare per spirito di corpo, benchè egli ritenesse la contravvenzione ingiusta » la sua causa sarà probabilmente vinta.

DURATA DEL CERTIFICATO.

Signor Fioroli, Intra. — Il certificato di denuncia ha valore di legittimare la circolazione per quindici giorni, non oltre, e siccome la data portata dal certificato è il primo giorno in cui la circolazione è permessa, così devesi computare tale giorno nei quindici, durante i quali il certificato ha efficacia. Questo il mio parere, per quanto la locuzione « dalla data del certificato » (art. 5 legge 22 luglio 1897) possa lasciare adito a dubbi. Le auguro che il magistrato dia una diversa interpretazione alla legge, se ella intende ricorrervi, ma in ogni caso, anche loro signori ciclisti, perchè si mettono al rischio, per il ritardo di un giorno a pagare la tassa, di pagarla il giorno dopo... triplicata?

RILASCIO DEL CERTIFICATO.

Signor Musto, capoconsole di Chiavari. — I Municipi non possono rifiutarsi di rilasciare il certificato di cui all'art. 5 della legge 23 luglio 1897 ai proprietari di velocipedi che ne facciano richiesta all'atto della denuncia; nè tanto meno possono autorizzarsi a limitarne l'efficacia a 24 ore mentre per legge il certificato sostituisce la targhetta per un periodo di 15 giorni.

COTRAVVENZIONE IN RITARDO MA A TEMPO.

Signor Carpenè, Conegliano. — Povero agente! Se le avesse fatto cenno di rallentare, ella, ossequiente, come la supponiamo, alla pubblica autorità, non vi si sarebbe rifiutata ed allora l'agente non avrebbe avuta la soddisfazione di elevarle la contravvenzione e i conseguenti vantaggi!

Se ella opporrà all' udienza tale mancanza dell' agente, questi risponderà di averle fatto cenno di rallentare ma che non fu veduto, o peggio, non fu ubbidito. Nè maggior valore, per la sua difesa, ha la circostanza del ritardo con cui la contravvenzione le venne intimata. L'informino a questo proposito gli automobilisti, ai quali i motociclisti sono equiparati, che talvolta vedono intimarsi le contravvenzioni dopo tre o quattro mesi.

FURTO IN ALBERGO.

Signor Griffaldi, Ancona. — L'albergatore sarà responsabile del furto che ella ha patito, se l'automobile gli era stato dato in consegna. Certo se ella aveva solo momentaneamente abbandonato l'automobile sotto il porticato dell'albergo e senza avvisarne il portiere o l' albergatore questi non può essere tenuto a rispondere del danno da lei subito.

VERITA' INVEROSIMILI.

Signor avv. Meloni, Oristano. — La preghiamo di presentare le nostre più vive congratulazioni ai due egregi consiglieri di cotesto Comune che incaricati di studiare un progetto di regolamento sulla circolazione dei velocipedi « hanno finalmente trovato che vige una legge sulla materia ». Congratulazioni davvero, lo sforzo deve essere stato enorme!

E si capisce come dopo ciò sia loro mancato il coraggio di affrontare la lettura della legge che avevano scoperta e come, di conseguenza, abbiano potuto persuadere il Consiglio a votare all'unanimità delle proposte che sono in aperta contraddizione colla legge stessa.

Bene hanno fatto il nostro Console ed i ciclisti di costì a ricorrere e nutriamo fiducia che la superiore autorità vorrà senz'altro abrogare le prese deliberazioni. AVV. CESARE AGRATI.

Comunicati e notizie del Touring

La votazione a chiusura dell' assemblea generale ordinaria. — I consiglieri rieletti. — I dimissionarî. — Nomine interinali di tre nuovi consiglieri. — Cariche sociali. — Il nuovo Capo Sezione Legale.

Il giorno 16 giugno, nella sede del Touring, i sindaci ragionieri A. Riva, A. Soffredi e G. Turrini, presieduti dall'ing. C. Vanzetti, presidente dell' assemblea generale tenutasi il 10 aprile u. s. in Milano, e presenti i soci Pietro Vigliardi e Archimede Anselmi, procedettero allo scrutinio delle schede di votazione pervenute dai soci a tutto il 15 giugno, secondo era fissato dalla circolare di convocazione. Risultò che nell' urna erano 2082 schede; che di queste 1850 non contenevano alcuna modificazione; che 97 approvavano il bilancio ma contenevano modificazioni alla lista delle candidature consigliari; che 16 non approvavano il bilancio e portavano modificazioni di lista; che 16 non approvavano il bilancio, ma votavano per intero la lista degli 11 consiglieri scaduti per compiuto triennio o dimissioni; che 103 approvavano il bilancio, non modificavano la lista e recavano la firma o il timbro del votante.

Il bilancio risultava quindi approvato con voti 2050, e risultavano rieletti consiglieri, e tali furono dal presidente proclamati, i signori:

Comm. FEDERICO JOHNSON	con voti 1956
Rag. PIETRO MORO	„ „ 1954
Dott. GILDO GUASTALLA	„ „ 1952
Cav. dott. MARIO BADINI	„ „ 1949
Ing. PIETRO GAVAZZI	„ „ 1948
ORESTE GORLA	„ „ 1946
Cav. magg. ALESSANDRO BARUTTA	„ „ 1943
Comm. GIOVANNI SILVESTRI	„ „ 1943
Cav. rag. ENEA PRESSI	„ „ 1940
Avv. CESARE AGRATI	„ „ 1922

La Direzione generale comunicava l'avvenuta elezione agli interessati, che tutti accettavano la carica, ad eccezione del signor prof. Giuseppe Fumagalli, il quale riconfermava che le sue occupazioni gli impedivano di accettare.

Di queste prendeva atto il Consiglio direttivo.

Contemporaneamente il Consiglio, che a norma dell' art. 17 dello statuto sociale quale fu modificato nel 1903, dev'essere composto di non meno di 18 e di non più di 24 membri, sentiti i sindaci, deliberava di avvalersi delle facoltà concessegli dall' art. 21 dello statuto sociale (" *In caso di vacanza di una carica durante l'annata il Consiglio provvederà, sino alle prossime elezioni, interinalmente con altro dei soci del T. scelto d'accordo coi sindaci* „) e chiamava a far parte, interinalmente, del Consiglio, i soci signori:

Cav. dott. ETTORE CANDIANI di Milano
Ing. avv. BERNARDO GARBATI „ „
Ing. EMILIO GOLA „ „

della cui sollecitata adesione vivamente compiacevasi il Consiglio, che ha potuto così assicurarsi la cooperazione di tre stimate individualità, di tre ferventi amici del Touring (1).

Il Consiglio poscia, mentre confermava nelle cariche di Direttore generale il comm. Johnson, di Vicedirettore generale il cavalier ing. A. Riva, di Segretario del Consiglio il cav. Vigliardi Paravia, e di Vicesegretario il signor Zaffaroni, ai quali rimaneva pure aggiunto, come membro di Direzione, il cav. L. V. Bertarelli, riservava la ripartizione definitiva degli altri uffici di Sezione. Ma conservando provvisoriamente alle varie Sezioni i prepostivi dell'anno scorso, provvedeva sin d'ora a chiamare alla carica di caposezione legale l'avv. Garbati.

Il Touring al Congresso della L. I. A. T.

Venne delegato a rappresentare il Touring Club Italiano al Congresso della Lega internazionale delle Associazioni turistiche, tenutosi a Vienna dal 10 al 13 giugno (vedasi a pag. 235), il capoufficio sig. L. Cuneo Vidal, che adempì al mandato con piena soddisfazione del Consiglio.

L'inno del Touring

Il Consiglio direttivo, per corrispondere a sollecitazioni giuntegli e considerata la convenienza di procedere ad un esame dei lavori musicali sin qui presentati e di quelli che eventualmente ancora pervenissero, per musicare l'*Inno del Touring* (versi di L. Stecchetti), all'intento di eliminare prontamente e restituire agli autori i lavori che risultassero inadatti e di fermar tosto l' attenzione e, se possibile, anche la scelta, su quella composizione musicale che per genialità di idee e facilità di esecuzione appaia adatta per essere adottata e popolarizzata, deliberò la nomina di una Commissione, dandole incarico di esaminare i lavori pervenuti e di fare le opportune proposte al Consiglio.

Recordman 1903

Recordman del 1903, in fatto di propaganda intesa ad accrescere le file dei soci del Touring, fu proclamato il signor Eugenio A. Musto, capoconsole per Chiavari, il quale ha presentato nell'annata *cinquanta* nuovi soci; ed a lui la Direzione generale conferì la speciale *medaglia d'oro*, che egli meritò anche per la sua zelante ed attiva propaganda in favore di quanto riguarda lo sviluppo ed il decoro del Touring.

La cifra che segna il *record* si è così nel 1903 attenuata; ma in compenso si accentuò il numero dei soci zelanti che a quella distinzione aspirano, e che sarà conferita, anche pel 1904, a chi in quest'annata avrà presentato il maggior numero di nuovi soci.

La Dante e il Touring

Dall' ultimo numero degli *Atti della Società Dante Alighieri* togliamo:

" Gli amichevoli rapporti fra la Dante e il Touring sono stati rilevati alla presenza del Re, nell'inaugurare l'Esposizione turistica di Bologna, da S. E. l'on. Rava, dicendo che il Touring " diede mano amica ad altre associazioni che tengono alto il culto, il nome e la lingua d'Italia „.

Più di 40 000 soci!

Come si vede dall'elenco che pubblichiamo in questo fascicolo della *Rivista*, il numero dei soci del Touriug il 15 giugno u. s. aveva superato i 40 000!

(1) Il dott. Candiani, giovane e intraprendente industriale, è consigliere comunale di Milano, presidente dell'Associazione fra esercenti, industriali e commercianti, e da membro del Comitato promotore della « Sezione lombarda e dei laghi » dell'Associazione nazionale per il movimento dei forestieri, passò in questi giorni ad essere membro del Consiglio della costituitasi Sezione. L'avv. Garbati di Soresina, dagli studi d'ingegneria che gli valsero la laura del Politecnico Milanese, passò con invidiabile versatilità alle pandette, ed ha abbracciato l'avvocatura senza per ciò abbandonare le escursioni turistiche onde il suo giovanile spirito si compiace. L'ing. Gola è un altro che, a servizio della buona causa del turismo, è in grado di porre una solida competenza tecnica specialmente in fatto di ordinamenti stradali.

Per chi scrive al Touring.

Qualcuno si lamenta perchè non riceve sollecita risposta delle lettere che scrive al Touring.

Da parte della Direzione e dell'Ufficio si farà tutto il possibile perchè le risposte abbiano a tardare il meno possibile; ma da parte loro i soci si aiutino e ci aiutino osservando sempre le seguenti norme:

1. Scrivere concisamente, nello stile più telegrafico che sia possibile;

2. Indirizzare le lettere impersonalmente alla Direzione. Chi le indirizza a qualche determinata persona della Direzione e dell'ufficio, è certo, certissimo (per ragioni che ognuno può comprendere) di ricevere la risposta con ritardo.

3. Scrivere, se possibile, su foglietti separati quanti sono gli argomenti trattati. Se ciò avviene, in cambio di far passare *successivamente* la lettere alle singole sezioni o persone che devono rispondere, si fanno ad esse passare *contemporaneamente* i foglietti, e la risposta può venire mandata con sollecitudine.

4. Apporre sempre la firma assai chiara, senza svolazzi e ghirigori, e unire ad essa il numero di tessera.

5. Includere, se si tratta di domande d'interesse privato, il francobollo per la risposta.

6. Prima di scrivere, dare un'occhiata alla *Rivista* ed all'*Annuario*, che rispondono a moltissime delle domande che ci pervengono dai soci.

7. Avere un po' di gentile pazienza, pensando che coloro che scrivono sono parecchie centinaia al giorno.

CONSOLATO

DECIMOSETTIMO ELENCO CONSOLARE
per il biennio 1903-1904
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

CAPO-CONSOLI.

Ancona . . . . . . Jona Riccardo.

CONSOLI.

Creva . . . . . . Pozzi Tito.
Figline Val d'Arno . Rossi Ettore.
Ghilarza . . . . . Derin dott. Antonio.
Lenno . . . . . . Clerici Elia.
Montoggio . . . . Muzio Armando.
Monzuno . . . . . Cricca Giuseppe.
Ponte Lambro . . . Coopmans de Joldi nob. Nicola.
Roma . . . . . . Coridori cav. Giuseppe.
» . . . . . . Luciano colonnello G. B.
S. Remo . . . . . Rubino G. B.
Terni . . . . . . Cerafoglio Gino.
Valle Mosso Inferiore. Reda Carlo A.
Velletri . . . . . . Caraccioli Francesco de' principi Gennetti.
Villanterio. . . . . Re Gaetano.
Venarotta . . . . . Spalvieri Secondo.

ESTERO.

Pekino (China) . . . Ferro Valmiro Vladimiro.
Pisino (Istria) . . . Richter Giuseppe.
Hannover (Germania). Gallian ing. Mario.

Ancona. — Il signor avv. Oliviero Olivieri che da quattro anni teneva con zelo intelligente la carica di capoconsole, ha insistito nelle dimissioni motivate dai suoi cresciuti impegni professionali, e il Consiglio direttivo ha dovuto aderire al di lui desiderio, prendendo atto della dichiarazione per cui egli rimane consulente legale del T. A successore nella caricadi capoconsole fu chiamato il signor Riccardo Jona, altro degli egregi consoli di Ancona, alla carica indicatissimo dalle grandi simpatie ond'è colà circondato.

Lugano (Svizzera). — Il sig. Giuseppe Monigiotti ha cessato dalla sua carica di capoconsole del T. C. I. per Lugano. Le funzioni consolari in luogo rimangono affidate al console sig. Giacomo Mambretti.

Sassari. — Il sig. Vittorio Michela, già solerte capoconsole del Touring a Sassari, ha abbandonata la Sardegna, per ritornare nella sua Torino; ed ha perciò dovuto cessare dalla carica da lui già tenuta con tanto zelo.

CONSULENTI LEGALI

NOMINE A CONSULENTI
pel biennio 1903-1904
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

ITALIA.

Cannitelli . . . . . Francesco avv. Lazzaro.
Montepulciano . . . Caleri avv. Adolfo.
Villafranca Veronese. Bisinelli avv. Giuseppe.

SEZIONE MEDICA

MEDICI DEL T. C. I.
Decimottavo elenco pel biennio 1903-1904
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

ITALIA.

Cerreto Guidi . . . Taruffi dott. Andrea.
Nepi. . . . . Fabbri dott. Giuseppe.
S. Maria Capua Vetere Fusoni dott. Enrico.

FARMACISTI.

Ascoli Piceno . . . Farmacia Polimanti, piazza Montanara.
Avezzano . . . . . » di Ferrini Tobia, piazza Castello.
Calangianus . . . . » di Domenico Tamponi —
S. Severo . . . . . » De Girolamo Luigi, largo Cattedrale.
Taranto . . . . . » dei due Mori, via d'Aquino, 16.
Tolone . . . . . . » di Vedel Ernesto, rue Bonnefois, 2.

Alberghi affiliati al T.(1)

Ventesimo Elenco

(*Vedi il Decimonono nella* Rivista *di giugno*).

AQUILA — *Alb. Italia*, cat. *C* — cam. prezzo unico netto di sconto 2, a due letti 3; pasti 0,75 - 2 - 3. Ristorante con lista senza prezzi. Sconto 10 per cento. Rimessa per 4 automobili.

BARI — *Alb. Cavour*, cat. *B* — cam. I p. 4, II p. 3,50, III p. 3, a due letti I p. 7, II p. 6, III p. 5, interne I e II p. 2,50, III p. 2. Sconto 10 per cento.
Ristorante Risorgimento — pasti 0,80 - 2,75 - 3,50. Sconto 10 per cento.

CHIVASSO — *Alb. Posta Reale*, cat. *C* — cam. 1,50; pasti 0,75 - 2,50 - 3,50. Ristorante senza lista dei prezzi. Per il personale di servizio cam. 1, pensione completa 4,50. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per automobili.

CORTONA — *Alb. Nazionale*, cat. *C* — cam. 1,50; pasti 1 - 2 - 3. Cam. di servizio 1. Sconto 10 per cento sul conto totale.

FOLIGNO — *Hôt. de la Poste*, cat. *B* — cam. senza distinzione I p. 2,50, II p. 2,25, pasti 1 - 2,50 - 3,50. Ristorante senza lista con prezzi. Per il personale di servizio cam. 2, pensione completa 6. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per due automobili.

LECCE — *Alb. La Patria*, cat. *C* — cam. verso strada 3, a due letti 5; interne 2,50, a due letti 4; pasti 1 - 2,50 - 3,50. Ristorante con lista senza prezzi. Per il personale di servizio camera 2. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per automobili.

PESARO — *Alb. Leon d'Oro*, cat. *C* — cam. 1,25, pasti 0,50 - 2 - 3. Ristorante con lista senza prezzi. Per il personale di servizio cam. 1, pensione completa 4. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 3 automobili.

PONTASSIEVE — *Ristorante Garibaldi*, cat. Ristor. — pasti 0,40 - 1,70 - 2,25. Sconto 10 per cento sul conto totale.

RAVENNA — *Alb. Byron*, cat. *B* — cam. I p. 3, II p. 3,50, III p. 3; pasti 1,25 - 3 - 4. Ristorante con lista coi prezzi. Cam. 2, pensione completa 6. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 2 automobili.
Alb. Cappello, cat. *C* — cam. 1,25 senza distinzione; pasti 0,50 - 1,60 - 2,50. Ristorante con lista coi prezzi. Per il personale di servizio pensione completa 4. Sconto 10 per cento sul conto totale.

SASSARI — *Alb. Cagliaritano*, cat. *C* — cam. verso strada I e II p. 2, III p. 1, a due letti I e II p. 3, III p. 2,25; interne I e II p. 1,50, III p. 1,25, a due letti I e II p. 3, III p. 2; pasti 0,65 - 1,35 - 2,50. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per automobili.

SPOLETO — *Alb. Lucini*, cat. *B* — cam. verso strada I p. 2,50, II p. 3, III p. 2, a due letti I p. 4, II p. 5, III p. 3, interne I p. 2, II p. 2,50, III p. 1,50, a due letti I p. 3, II p. 4, III p. 2,50; pasti 1,20 - 2,50 - 4. Ristorante con lista senza prezzi. Per il personale di servizio cam. 1,50, pensione completa 5. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 3 automobili.

TARANTO — *Ristorante Vesuvio* — pasti 0,80 - 2,20 - 3,15. Sconto 10 per cento.

---

(1) Le indicazioni col numero romano indicano i piani degli alberghi, quelle coi numeri arabi, i vari prezzi per i singoli piani.
Sotto la denominazione di pasti s'intendono il caffè e latte completo, colazione e il pranzo; nei prezzi indicati è sempre compreso il vino.

Meccanici del T. C. I.

Decimoquinto elenco.

Seconda categoria.

Albenga	Ditta Siffredi Vitttorio	M.C.,	—
Ancona	» Carletti Ferruccio	A.M.C.,	c. Vitt. Em., 37.
Aquila	» Cremonese Raffaele	A.M.C.,	v. Drag. e Bazz.
Assisi	» Fratelli Spagnoli	M.C.,	v. A. Sennattei, 6.
Bari	» Siblio e D'Ambrosio	A.M.C.,	v. Sparano, 174.
Cividale	» Velliscig Achille	M.C.,	p. Duomo.
Fano	» Sora e Rotati	M.C.,	c. Vitt. Eman.
Foligno	» Savello Gentili	A.M.C.,	v. Mazzini.
Legnano	» Peruzzi Giuseppe	M.C.,	v. Garibaldi.
Orvieto	» Storti Severo e figlio	M.C.,	p. Vitt. Em., 7.
Pesaro	» Braglia Cesare	A.M.C.,	v. Castelfid.
Senigaglia	» Bonvini Arturo	M.C.,	v. Teatro.
Teramo	» Santacroce Diego	M.C.,	v. Giglio.
Terni	» Paci Giovanni	A.M.C.,	v. Tintori, 6.

Terza categoria.

Barletta	Ditta Terrona Luigi, piazza Ferroni, 12.
Brindisi	» Gigli Giuseppe, via Dogana.
Chieti	» Di Paolo Giovanni, piazza Verdure.
Fabriano	» Rosati Nazzareno, piazza Garibaldi.
Potenza	» Molinari Carlo, via Pretoria, 42.
S. Severo	» Carafa Alfredo, Rettifilo.
Termoli	» Cicchino Carlo —
Terni	» Pozzi Luigi, strada Cornelio Tacito, 31.
Vasto	» Desiati, corso Dante, 50-52.

Garages del T. C. I.

Prima categoria.

Torino	Ditta Alessio Marcello, via Orto Botanico, 19.
»	» Storero Luigi, corso Massimo d'Azeglio, 28.

Seconda categoria.

Siena	Ditta Brizzi Vittorio, via Belle Arti, 11.

Terza categoria.

Ancona	Ditta Carletti Ferruccio, piazza Cavour, 8.
Aquila	» Cremonese Raffaele, via Dragonetti.

Affiliamenti benzina.

Terzo elenco.

151. ALTARE — (Comune aperto) — **Impresa Bonvicino**, *via Nazionale, 5.* —Benzina : 695/700 L. 1,20 chg. — Orario : feriale, dalle 5 alle 22 ; festivo, dalle 5 alle 20.

152. ANCONA — (Fuori cinta daziaria) — **Capobianchi Alfredo**, *piazza Stazione.* — Benzina : 695/700 L. 1,10 al chg. — Orario : feriale, dalle 7 alle 19 ; festivo, dalle 7 alle 12 ; recapito, per le ore di chiusura della domenica, presso lo spaccio di sali e tabacchi limitrofo.

153. ANCONA — (Entro cinta daziaria) **Succursale Capobianchi**, *corso Vittorio Emanuele, angolo piazza del Teatro.* — Benzina : 695/700 L. 1,15 chg. — Orario : feriale, dalle 7 alle 19 ; festivo, dalle 7 alle 12.

154. AQUILA — (Fuori cinta daziaria) — **Cremonese Raffaele**, *corso Federico II, 37.* — Benzina : 695/700 L. 1,15 chg. — Orario : feriale e festivo, dalle 6 alle 21 ; recapito, per le ore di chiusura, in via Cimino, 34.

155. BAGNI DI MONTECATINI — (Fuori cinta daziaria) — **Arrigoni Guglielmo**, *corso Roma, 15.* — Benzina : 695/700 L. 1,10 chg. — Orario : feriale e festivo, dal 1° maggio al 30 settembre, dalle 5 alle 20 ; dal 1° ottobre al 30 aprile, dalle 7 alle 17 ; nelle ore di chiusura chiamare il proprietario che abita nella stessa casa.

156. BARI — **Capobianchi Alfredo**, *via Sparano da Bari.* — Benzina : 695/700 L. 1,15 chg. — Orario : feriale e festivo, dalle 7 alle 20 ; chiuso nelle ore calde del pomeriggio ; recapito, per le ore di chiusura, nell'abitazione del proprietario.

157. BELLINZONA — (Comune aperto) — **Fratelli Enrile**, *porta Ticinese, 119.* — Benzina : 680/690 L. 0,60 chg. — Orario : feriale, dalle 6 alle 21 ; festivo, dalle 6 alle 15 e dalle 17 alle 21 ; recapito, per le ore di chiusura, nella Offelleria Sacchi dirimpetto al negozio.

158. BENEVENTO — (Fuori cinta daziaria) — **Ditta F. Manna**, Prodotti Chimici, *piazza Orsini, 19.* — Benzina : 695/700 L. 1,30 al chg. — Orario : feriale, dalle 6 alle 22 ; festivo dalle 6 alle 14 e dalle 17 alle 22 ; recapito, per le ore di chiusura, in via Bilotta, 7.

159. BORGO S. DONNINO — **Antoniazzi Roberto**, *via Vittorio Emanuele, 16.* — Benzina : 695/700 L. 0,95 chg. — Orario : feriale, dalle 6 alle 22 ; festivo, dalle 6 alle 12 ; recapito, per le ore di chiusura, presso il Caffè degli Eredi Longhi dirimpetto al negozio.

160. BRENO — (Comune aperto) — **Beccaguti Giovanni Antonio**, Drogheria, *via Umberto, 5.* — Benzina : 695/700 L. 1,20 chg. — Orario : feriale, dalle 6 alle 20 ; festivo, dalle 6 alle 12 e dalle 16 alle 20 ; recapito, per le ore di chiusura, presso l'abitazione del proprietario.

161. CAGLIARI — **Ditta F. Birocchi & Fantola**, Drogheria e Prodotti Chimici. *largo Carlo Felice, 3.* — Benzina : 695/700 L. 1,30 al chg. per latte ex petrolio (latta gratis) ; L. 1,50 al chg. per minor quantità. — Orario : feriale, dalle 7 alle 20 ; festivo, dalle 8 alle 12 ; più tardi rivolgersi all'abitazione dei proprietari.

162. CAMPOBASSO — **Ditta Alfonso di Zinno**, *piazza Prefettura, 29.* — Benzina : 695/700 L. 1,15 chg. — Orario : feriale e festivo, dalle 6 alle 22 ; recapito, per le ore di chiusura, strada Giardino, 14.

163. CASALMAGGIORE — (Comune aperto) — **F. Perini & Figli**, *piazza Garibaldi, 8.* — Benzina : 670/680 L. 1,10 chg. — Orario : feriale, dalle 6 alle 21 ; festivo, dalle 6 alle 13 e dalle 18 alle 21 ; recapito, per le ore di chiusura, presso l'Albergo Colombina.

164. CASTELFRANCO EMILIA — (Fuori cinta daziaria) — **Morandi Benvenuto**, Drogheria e Cartoleria, *corso Umberto I, 35.* — Benzina: 695/700 L. 1,— chg. — Orario : feriale, dalle 5 alle 22 ; festivo, dalle 5 alle 12 e dalle 17 alle 22 ; recapito, per le ore di chiusura, presso l'abitazione del proprietario nella stessa casa.

165. CASTELLAMMARE ADRIATICO — (Fuori cinta daz.) — **Ditta Alfredo Capobianchi**, *piazza della Stazione.* — Benzina : 695/700 L. 1,15 chg. — Orario : feriale, dalle 7 alle 20 ; festivo, dalle 7 alle 12 ; recapito, per le ore di chiusura, nell'abitazione I piano stessa casa.

166 CHIASSO (Comune aperto) — **Drogheria Molteni Luigi**, *via Principale.* — Benzina : 695/700 L. 0,45 chg. — Orario : feriale e festivo dalle 6 alle 20.

167. CIVIDALE — (Comune aperto) — **Officina Velliscig**, *piazza Giulio Cesare.* — Benzina : 695/700 L. 1,10 chg. — Orario : feriale e festivo, dalle 7 alle 20.

168. CIVITAVECCHIA — **Manzi Luigi**, *via Umberto I.* – Benzina: 695/700 L. 1,15 chg. — Orario : feriale in estate, dalle 6 alle 20,30; in inverno, dalle 7 alle 19 ; festivo, sempre dalle 6 alle 13 ; recapito, per le ore di chiusura, presso l'Albergo Traiano, viale Garibaldi.

169. DOMODOSSOLA — (Comune aperto) — **Drogheria G. A. Borgnis**, *piazza Castello, 3.* — Benzina : 695/700 L. 1,15 chg. — Orario : feriale e festivo, dalle 5,30 alle 20,30 ; recapito, per le ore di chiusura, nella stessa casa nell'abitazione del proprietario

170. FABRIANO — (Fuori cinta daziaria) — **Farmacia Cardona**, *via Vittorio Emanuele, 458 F.* — Benzina : 670/680 L. 1,15 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 22,30 ; recapito, per le ore di chiusura, sopra il negozio.

171. FANO — **Ditta Sora & C.**, *corso Vittorio Emanuele, 38.* — Benzina : 695/700 L. 1,05 chg. — Orario : feriale e festivo, dalle 5 alle 21 ; recapito, per le ore di chiusura; corso Vittorio Emanuele. 42.

172. FIRENZE — **Bizzarri Alessandro**, Prodotti Chimici, *piazza Signoria, 5.* — Benzina : 695/700 L. 0,98 chg. ; — Orario : feriale, dall'aprile al settembre, dalle 7 alle 20 ; dall'ottobre al marzo, dalle 8 alle 20 ; festivo, sempre dalle 8 alle 12 ; recapito, per le ore di chiusura, in via S. Egidio, 10, terreno.

173. FOGGIA — **Ditta Alfredo Capobianchi**, *piazza del Duomo.* — Benzina : 695/700 L. 1,15 al chg. — Orario : feriale, dalle 7 alle 19 ; festivo, dalle 7 alle 12 ; recapito, per le ore di chiusura, nell'abitazione al secondo piano.

174. FROSINONE (Fuori cinta daziaria) — **Passerini Luigi**, Coloniali, *via Rattazzi, 8.* — Benzina : 695/700 L. 1,20 chg. — Orario : feriale, dalle 6 alle 21 ; festivo, dalle 6 alle 13 ; recapito, per le ore di chiusura, nell'abitazione sopra il negozio.

175. GALLARATE — (Comune aperto) — **Drogheria Leva Angelo**, *piazza Vittorio Emanuele. 1.* — Benzina : 695/700 L. 1,10 al chg. — Orario : feriale, dalle 6 alle 21 ; festivo, dalle 6 alle 14.

176. GRAVELLONA TOCE — (Comune aperto) — **Della Rossa Pasquale**, Caffè e Privativa. — Benzina : 695/700 L. 1,15 chg. — Orario : feriale e festivo, d'estate, dalle 6 alle 24 ; d'inverno, dalle 6 alle 23.

177. GUBBIO — **Balducci Luigi**, *via Reposati, 20.* — Benzina : 670/680 L. 1,15 chg. — Orario : feriale, dalle 8 alle 12 e dalle 14 alle 18 ; festivo, dalle 8 alle 12 ; recapito, per le ore di chiusura, presso la Farmacia Ceccarelli, piazza Giordano Bruno.

178. JESI — (Fuori cinta daziaria) — **Farmacia Grilli**, *corso Vittorio Emanuele, 2214.* Benzina : 695/700 L. 1,10 chg. — Orario : feriale e festivo, dalle 6 alle 21 ; recapito, per le ore di chiusura, nell'abitazione sopra il negozio.

179. LECCE (Fuori cinta daziaria) — **Drogheria Olita Luigi**, *via L. Maremonti, 12.* — Benzina : 695/700 L. 1,30 chg. — Orario: feriale, dalle 7 alle 13 e dalle 16 alle 21 ; festivo, dalle 7 alle 13; recapito, per le ore di chiusura, piazzetta G. Lillo, 4-5.

180. LOCARNO — (Comune aperto) — **V. & C. Pasini Roggero**, Droghe e Coloniali, *via alla Motta.* — Benzina : 680/690 L. 0,60 al chg.; 695/700 L. 0,55 chg. — Orario : feriale, dalle 7 alle 19 ; festivo, dalle 8 alle 11 ; recapito, per le ore di chiusura, presso l'Albergo Svizzero.

181 LONGARONE (Comune aperto) **Ditta A. Capellari Bonato**, Materiale elettrico, *via Nazionale.* — Benzina : 695/700 L. 1,25 chg. Orario : feriale e festivo, dalle 7 alle 21 ; recapito, per le ore di chiusura, presso l'Albergo Roma.

182. MEDE LOMELLINA — (Comune aperto) — **Giacobone Alfredo**, *via Marengo, 2,* Farmacia e Drogheria. — Benzina : 695/700 L. 1 al chg. — Orario : feriale e festivo, dalle 6 alle 21.

183. MELEGNANO — (Comune aperto) — **Drogheria Castelfranchi di Carlmati Felice**, *via Giuseppe Dezza, 224.* — Benzina: 695/700 L. 1,05 chg. — Orario : feriale e festivo, dalle 5 alle 20.

184. MONTICHIARI — (Comune aperto) — **Polotti Giuseppe**, Negoziante velocipedi, *via Umberto I, 28-23*. Benzina: 695/700 L. 1,10 al chg. — Orario: feriale e festivo, dalla mattina alla sera.

185. PINEROLO — **Domeneghetti Paride**, Negoziante biciclette, *piazza Cavour 4*. — Benzina: 695/700 L. 1,05 chg. (si può ottenere la bolla di transito). — Orario: feriale e festivo, dalla 7 alle 19; recapito, per le ore di chiusura, presso il proprietario che abita nella stessa casa.

186. PORDENONE — (Comune aperto) — **Polese Antonio**, Farmacia, *piazza Cavour, 5*. — Benzina: 695/700 L. 1,10 chg. — Orario: feriale e festivo d'estate, dal mattino alle 22; d'inverno, dal mattino alle 21.

187. PORTO MAURIZIO — **Pasticceria e Bottiglieria Sossi Mario**, *via Carlo Alberto, angolo corso XX Settembre*. — Benzina: 695/700 L. 1,10 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 5,30 alle 22,30.

188 SALSOMAGGIORE — (Comune aperto) — **Casiraghi Anselmo**, Negoziante biciclette, *via Mazzini*. — Benzina: 695/700 L. 0,95 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 22; campanello per la notte.

189. SAN REMO — **Sappia Onorato**, *via Gioberti e Vittorio Emanuele 1 e 15*. — Benzina: 670/680 L. 1,20 chg.; 695/700 L. 1,02 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 7,30 alle 19; recapito, per le ore di chiusura, via XX Settembre, 10.

190. SAN SEVERO (Fuori cinta daziaria) — **Formato Luigi**, Coloniali, *corso Garibaldi, 51*. — Benzina: 695/700 L. 1,20 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 23; recapito, per le ore di chiusura, nell'abitazione sopra il negozio.

191. SASSUOLO — (Comune aperto) — **Caselli Francesco**, Fabbrica liquori, *via Fenuzzi, 1*. — Benzina: 670/680 L. 1 chg. — Orario: feriale, dalle 6 alle 21; festivo, dalle 6 alle 13; recapito, per le ore di chiusura, presso il signor Francesco Matteotti, piazza Garibaldi.

192. SAVONA — **Testa Francesco**, *piazza Garibaldi*. — Benzina: 695/700 L. 1,05 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 5,30 alle 24.

193. SENIGALLIA — **Pucci Mariano**, *piazza Municipio, 7*. — Benzina: 695/700 L. 1,10 chg. — Orario: feriale, dalle 6 alle 21; festivo, dalle 6 alle 13; recapito, per le ore di chiusura, nell'abitazione sopra il negozio.

194. SESTRI LEVANTE — **Farmacia S. Antonio**, *piazza S. Antonio, 4*. — Benzina: 695/700 L. 1,10 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 5 alle 22; campanello per la notte.

195. SPEZIA — **Carlotti G.**, Negoziante biciclette, *piazza Chiodo, n. 3-4*. — Benzina: 680/690 L. 1,07 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 7 alle 19; recapito, per le ore di chiusura, viale Savoia, n. 8, p. I.

196. STRESA — (Comune aperto) — **Drogheria Bolongaro Giuseppe**, *dirimpetto all'Imbarcadero*. — Benzina: 680/690 L. 1,10 chg.; 695/700 L. 1 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 22.

197. TARANTO — (Fuori cinta daziaria) — **Drogheria Olita Luigi**, *via Margherita, 4-5-6*. — Benzina: 695/700 L. 1,30 chg. — Orario: feriale, dalle 7 alle 13 e dalle 16 alle 21; festivo, dalle 7 alle 13; recapito, per le ore di chiusura, presso il procuratore cav. avv. Cacace, via Maggiore dirimpetto al Duomo.

198. URBINO — **Bucchi Ansuino**, Privativa, *piazza VIII Settembre, n. 708 A*. — Benzina: 695/700 L. 1,10 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 22; recapito, per le ore di chiusura, nell'abitazione sopra il negozio.

199. VARENNA — (Comune aperto) — **Drogheria Lavelli Giovanni**, *via Umberto I, 30*. — Benzina: 695/700 L. 0,95 chg. — Orario: feriale, dalla mattina alla sera; festivo, dalle 6 alle 9, dalle 11 alle 14, dalle 17 alle 20.

200. VENTIMIGLIA — **Drogheria Imperiali & Rey**. — Benzina: 695/700 L. 1,08 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 20.

Soci quinquennali

ITALIA.

Balboni Ugo, Roma — Barbaglio Paolo, Crema — Bartezzati Ernesto, Milano — Barberi Andrea, Levate — Bergmann avv. cav. Giuseppe, Milano — Cappelletti Antonio, Varese — Chilesotti Ing. Basilio, Thiene — Coradazzi ten. Alessandro, Massaua — Crippa Giovanni, Milano — Daelli Alessandro, Rho — Ferranti Angelo, Fabriano — Gavioli Leopoldo, Villadossola — Magagnini comm. Arturo, Roma — Moreschi Giovanni, Bologna — Origlia Luigi, Torino — Papi Giuseppe, Modena — Pasini cav. Pietro, Bologna — Patrone Alessandro, Torino — Pepe Antonio, Casagiove — Piazza Pio, Acqui — Polli Luigi, Milano — Prefumo A. fu G., Genova — Riello Paolo, Savona — Righetti Enrico, Roma — Salmoiraghi Giuseppe, Fagnano Olona — Sulzberger Edoardo, Roma — Verga Roberto, Bologna — Verza Iginio, Milano — Zenoni Battista, Chiari.

ESTERO.

De Rin Ing. Paride, Trieste — Falchi Giuseppe, S. Paulo — Ferrazzini Juan, Rosario di Santa Fè — Raffo Angelo, La Paz — Raffo Mario, La Paz — Tambecherini Beniamino, Rosario di Santa Fè.

TOTALE al 15 giugno 1904 N. 1210.

Soci benemeriti.

Acqui, Caligaris Giuseppe — Alessandria, Cavasanti conte Lorenzo — Arona, Zuliani Vittorio — Brescia, Pirovano Luigi — Follonica, Gigli Guido — Gallarate, La Broix Rodolfo — Gallarate, Puricelli Oreste — Longarone, Brunelli dott. Francesco — Napoli, Cirillo Ferdinando — Orzinuovi, Pea Giuseppe — Parma, Marenco Colombano — Pistoia, Banti Giovanni — Prato, Trabalza professor Carlo — Rivarolo Ligure, Molinari Ettore — Shanghai, Giamba rini Ezio — Siena, Caselli Stanislao — Torino, Avogadro di Cerrione Alessandro — Torino, Patrone Felice — Verona, Ruberti cap. Evaristo.

TOTALE al 15 giugno N. 720.

Elenco dei Candidati

a soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 15 maggio al 15 giugno 1904

Soci vitalizi. (*)

AREZZO, Francesco Tonietti — GENOVA, Vacuum Oil Company — SCHIO, Alvise Conte — VALDAGNO, Gaetano Marzotto — VILLAVERLA, Cav. Luigi Trevisan — PARIGI, Jacques L. Poliakoff — S. PAULO (Brasile), Giuseppe Cocito, Panfilo Falchi.

Soci annuali. (**)

ALESSANDRIA. — De Angelis Felice Enrico, Sacco ing. Francesco.
Asti. — Argenta Francesco, De Benedetti Ettore, Russo Tomaso.
Buttigliera. — Fassino Rodolfo.
Casalmonferrato. — Poggio Desiderio.
Castagnole Lanzo. — Cocito Giuseppe.
Castellar Ponziano. — Guasone Giulio.
Castello d'Annone. — Viarengo Carlo.
Nizza Monferrato. — Savio Domenico.
S. Germano. — Ghione Ernesto.
Tortona. — Mondini Luigi.
Valenza. — Gandini dott. Vincenzo.
ANCONA. — Daini Amedeo, Masi Gino, Pagnoni Goffredo, Papini Rodolfo, Turchetti Pietro.
Senigallia. — Pucci Giuseppe, Vernet Herter.
AQUILA. — Giovannini cap. Carlo Leone. Maltoni Ercole, Mancini Gioachino.
Avezzano. — Bartolucci Antonio, Thouvenot Emilio, Vidimari avv. Luigi.
Castel di Sangro. — Ranieri Luigi.
Sulmona. — Orsini Luigi, Raggi Giovanni.
AREZZO. — Rurali Forti Paolo, Faldi dott. Ferdinando, Fratini Pietro, Masini dott. Mario, Municipio, Melucco avv. Michele, Tonietti Francesco.
Foiano. — Lunghini ing. Luigi, SAVINI SAVINA dei conti LOJANI.
Marciano. — Salvadori Natale.
Rigutino. — Cherici Vincenzo.
Terranova Bracc. — Magherini Graziani Nicolò.
ASCOLI PICENO. — *Acquasanta*. - Panichi Filippo.
S. Benedetto del Tronto. — Massetti Antonio.
BARI. — Petrizzelli Tano, Viganotti Armando.
Barletta. — Buongiorno rag. Francesco, Piccolo Michele, Sernia Vincenzo.
Rionero Volture. — De Biase Emilio.
BELLUNO. — Bogo Torquato, Calbo Francesco, Serafini rag. Giovanni.
Feltre. — Bellati dott. Bortolo.
Longarone. — Nobis Ottorino, Olivotto Giovanni.
BENEVENTO. — *Castelfranco*. - Cirelli cavaliere Giuseppe.
S. Agata Goti. — Gagliardi prof. Giuseppe.
BERGAMO. — Bramati Giuseppe, Favani Guido Ghislotti Luigi, GIAMBARINI MARIA, Pansera Emanuele, Rota dott. Giovanni, Venturi Enrico.
Ghisalba. — Zein Sante Piani.
S. Pellegrino. — Andreoli Dino.
BOLOGNA. — Benati Enrico, Bettin Francesco, Bignami ing. Leopoldo, Bignardi Luigi, Bolognesi Giuseppe, Cantelli Gaetano, Cimatti Filippo, Comisso Emilio, Dalla Riva Giovanni, Farnè Cesare, Ferrari Attilio, Franceschi Federico, Grazia Diego, Jungbecker Arthur, Landini ingegner Giuseppe, Moulli col. Enrico, Morelli Valerio, Pascan Pietro, Pedrazzi Alfredo,

(*) *Art. 5 dello Statuto*: I soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'estero. — (**) *Art. 6 e 9*: I soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12*: Il Consiglio non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai soci, invierà al candidato la tessera di riconoscimento.

Piazza Carlo, Plateo Leone, Querzoli ingegner Gaetano, Righetto Francesco, Strada conte Gino, Tarini Roberto, Tassi Antonio.
Castenaso. — Trapani Alfredo Carlo.
Imola. — Nardozzi Ugo, Padovani G., Spada dott. Gaetano.
Molinella. — Evangelisti ing. Attilio.
Savigno. — Pasqualini Alessandro.
BRESCIA. — Arici Massimo, Bettoni G. B., Bonfiglio Ferruccio, Clarizzetti Giovanni, Guidetti Giovanni, Ragazzi Antonio, Squassina Arturo. Zanotti Antonio.
Chiari. — Arcari Pietro.
Cologne. — Cominotti Natale.
Desenzano. — Grego G. B.
Fiesse. — Nazzari Federico.
Gavardo. — Bonaspetti Cesare.
Maderno. — Baldrocchi Egidio, Derossi Carlo.
Orzinuovi. — Stazzi dott. Sante.
Orzivecchi. — Scola Suigi.
Palazzolo sull'Oglio. — Buroni Giuseppe.
Pompiano. — Tenchini Vincenzo.
Sarezzo. — Severi dott. Filippo.
Toscolano. — Dagani Ercole.
Verolavecchia. — Monaco Alfredo.
CAGLIARI. — Alagna Ciro, Bellegrandi Carlo, Bellegrandi Paolo, Benvenuti dott. Araldo, Bissi Scipione, Cimmino rag. Giovanni, Comi Attilio, Dessi don Francesco, Lippi Nicola, Loy Peluffo avv. Enrico, Manunza Lorenzo, Nuti Lorini Giuseppe, Sforza Giuseppe, Tronci Anacleto, Vergara Domenico, Zanda Oreste.
Arbus. — Atzeni dott. Michele.
Bosa. — Poddighe Paolino.
Domusnovas. — Placini Placino.
Escalaplano. — Todde Felice.
Fluminimaggiore. — GALLINA CLELIA.
Gergei. — Fagioli Secondo.
Gonnosfanadiga. — Pinas Comos Antonio.
Iglesias. — Aramu Efisio, Mattullo Filippo, Nurchio dott. Angelo, Taci Tito.
Mandas. — Cipriani dott. Antonio Giuseppe.
Oristano. — Loffredo Alfredo.
CALTANISSETTA. — Lanzirotti barone Andrea, Polentini Arnito, Polettini Leonardo.
CASERTA. — *Aversa.* - Castelli Taddei Dino.
Casagiove. — Pepe Antonio.
Formia. — Colombo Francesco.
Gaeta. — Bolognini Luigi.
Maddaloni. — Delli Paoli Pasquale.
S. Maria Capua Vetere. — Sagnelli Alfredo.
CHIETI. — *Tocco Casauria.* - Di Giulio Eugenio.
COMO. — Bernasconi Italo, Boglione Renzo, Chiozzi Amilcare, Corti Riccardo, Maronati rag. Marino, Ricca Giulio, Rota Giovanni, Volonterio Menotti.
Asso. — Bellosi avv. Alfredo.
Besano. — Brugnoni Pompeo.
Campo. — Salice Giuseppe.
Cantù. — Marelli Serafino.
Carnago. — Mazzinghi dott. Orazio.
Cocquio. — Mattioni Emilio.
Dongo. — Torri Antonio.
Erba. — Porro Cesare.
Lecco. — Ghislanzoni Gaetano.
Lenno. — Brenna Stefano, Brentani Augusto, Cetti Giacomo, Gay Raimondo, Vanini Plinio.
Luino. — Comi Giuseppe.
Masnago. — Ermoli Carlo, Malnati Giuseppe.
Mesenzana. — Decauville Emilio.
Ossuccio. — Vanini Giuseppe.
Ponte Chiasso. — Cattaneo Luigi.
Porto Ceresio — Luraschi Giovanni.
Pusiano. — Colombo Antonio.
Tradate. — Tettamanti Luigi.
Tremezzo. — Zanotto Luigi.
Varese. — Comerio Emilio.
Vendrogno — Folli don Pietro.
CREMONA. — Bergamaschi Remo.
Castelleone. — Bignami Francesco, Sansoni Giovanni.
Crema. — Alghisio Michele, Coroli Ferrante, Selmin Antonio.
Motta Baluffi. — Martelli Pericle.
Trescorre Cremonese. — Magri Agostino.
CUNEO. — Ferrari Ugo, Tua Giovanni.
Brà. — Sandri Francesco.
Cherasco. — Gandolfo Antonio.
Fossano. — Ghersi Ernesto.
Garessio. — Piovani Giovanni.
Monesiglio. — Alvigni Massimiliano.
Paesana. — Alberione Stefano.
Piasco. — Gianolio rag. Giuseppe, Saroldi Francesco.
Savigliano. — Casale Antonio, Gedda Enrico, Salutanzi Giuseppe.
FERRARA. — Gabrielli Giovanni.
Gaibana. — Boari Eugenio.
Marcara. — Boari Romeo.
Pontelagoscuro. — Bozzani dott. Adolfo.
FIRENZE. — Arhuihnof Roberto, Bansl Carlo, Bono Guido, Caccia dott. Giuseppe, Cbiesi Gino, Colamaii Federico, Comparini Giuseppe, Donnini Arturo, Dotti Alfonso, Felici Giuseppe, Formigli Umberto, Giovannoni avv. Umberto, Incontri march. Gino, Mastone Nicola, Melli Adolfo, Melli Carlo, Mochi Raffaello, MORO ARGIA, Pasetti dott. Giuseppe, Rossi cav. Antonio, Ruggeri Durando, Stummi barone Ferdinando, Tortoli Ivo, Zocchi Ezio.
Mercatale di Vernio. — Cecconi Silvio.
Pistoia. — Geri Giovanni, Greco Enrico.
Prato. — Benelli Ruggero, Calamai Gioach., Carraresi Giovanni, Cecchi Igino, Chillerl Oreste, Chiostri Sante, Fineschi Filippo, Galardelli Donatesco, Gori dottor Dino, Magnolfi Ettore, Magnolfi Giuseppe, Milanesi Muzio, Pacini Adalberto, Papi Carlo, Pini Antonio, Preti Giulio, Provani Giuseppe, Ricci Cesare, Sanesi Sem, Targetti ing. Gino, Vannini Donatello, Zipoli Omero.
S. Martino. — Davini Davino.
S. Maria a Monte. — Pieroni Alberto.
Trespiano. — Asteni Faustino, Fiaschi Emilio.
FOGGIA. — Viganotti Ugo.
S. Severo. — De Girolamo Luigi.
S. Giovanni in Marignano. — Corbucci avvocato Andrea.
GENOVA. — Benedettelli Lucio, Buscaglia dottor Luigi, Campora Giovanni, Carbone Mario, Cassini rag. G. B., Cavalli Pietro. Cavanna Alberto, Cavanna Virginio, Costa prof. don Antonio, De Ferrari Giovanni, Fabbri G., Ferro Serafino, Fuselli rag. Francesco, Hofer Ugo, Leone Vittorio, Marini Gustavo, Moro Valente, Oliveri Edoardo, Pareto Giacomo, Piaggio Aurelio, Piombo Carlo, Porta Vittorio, Rancoita rag. Gino, Remondino Armando, Rolla avv. Domenico, Schiaffino Agostino, Storace Domenico, Trombetta Adolfo, Vaccaro Luigi Adolfo, Vacuum Oil Company, Zen Gino Alessandro, Zacchio Carlo.
Camogli. — Giudice Nicolò.
Chiavari. — Costa Carmelo, De Ferrari avvocato Nino.
Cornigliano. — Pizzorno rag. L. Giotto.
Finalborgo. — de Haro Diego, Richeri avvocato Luigi.
Finalmarina. — Viesci Guido G. B.
Prà. — Leumann Enrico.
Rapallo. — Arata Luigi, Boero Luigi, Campodonico Stefano, Castagneto Giacomo, Felugo Emanuele, Queirolo Giovanni.
Rivarolo Ligure. — Albrisi Riccardo, Gandolfo G. B.
Sampierdarena. — Balloni Francesco, Pittaluga Ugo, Zanenga Carlo.
S. Rufino di Lerici. — Sanguineti Bartolomeo.
Savona. — Becco Luigi.
Spezia. — Valgoi ing. Remigio, Vettori Arturo,
Sturla. — Zunino Lorenzo.
Voltri. — Fava Simone.
GIRGENTI - *Porto Empedocle.* — Saloma ragioniere Ernesto.
GROSSETO. - *Castellazzara.* — Monduccl Domenico.
Follonica. — Biagioni Belisario.
LECCE. — Gramasio bar. Gino, Liguori Gioachino, Olita Luigi.
Martano. — Vitto Luigi.
S. Pietro in Lama. — Caroll Giacomino.
LIVORNO. — Bagnis avv. Ugo, Mandolesi Giacomo.
Portoferraio. — Pompucci Ettore.
LUCCA. — Ghilardi Duilio.
Bagni di Lucca. — Cheli Giorgio.
Bagni di Montecatini. — Club Sportivo.
Cintolese. Pardini dott. Carlo.
Forte de Marmi. — Barbetti Lorenzo, Bertagna Camillo.
Monsummano. — Marescotti dott. Arturo.
Pietrasanta. — Fiorentini ing. Ezio, Municipio.
Querceta. — Simi Pilade.
Serravezza. — Lazzeri Raffaele.
MACERATA. - *Potenza Picena.* — Municipio.
MANTOVA. - *Acquanegra.* — Micheloni Luigi Antonio.
Borgoforte. — Giani Alessandro.
Commessaggio. — Martelli Felice.
Gazoldo. — Piuma Achille.
Piubega. — Zagni Melchiorre.
Viadana. — Ponchiroli Egidio.
MASSA CARRARA. - *Carrara.* — Fiaschi avvocato Vico - Stefanelli Alderico.
MESSINA. — Paglionica Raffaele.
MILANO. — Ajna Arturo, AMBROSETTI EMMA, Amelotti Giovanni, Arioli Giuseppe, Bellini Luigi, Beretta Giuseppe, Bergmann Giuseppe, Bettèga rag. Pietro, Bettinelli Luigi, Biffi Angelo, Bonanomi Mario, Borella Arnaldo, Borgia conte Cesare, Bosisio Anselmo, BOUVIER LINA, Bovati Giuseppe, Businari Giuseppe, Cagnoni Carlo, Caligaris Enrico, Camisasca Mario, Canevini Angelo, Cantù Piero, Carezzana Giuseppe, Cavazzi de' Battaini Carlo, Ceriani Giuseppe, Cervini Carlo, Colombi ragioniere Aldo, Colombo Alfredo, Corradini Mario, Crippa Giovanni, Crispigni Pacifico, Crotti Agostino, Dal Verme conte Luigi, Danelli Giuseppe, Donghi Mario. Fagnani Giovanni, Faraboschi Achille, Feltrinelli Carlo, Fiora Adolfo, Fusetti Raffaele, Fusi Giovanni, Garavaglia Giuseppe, Gardelli dott. Amedeo, Gaslini rag. Dante, Gansser Rodolfo, Ghedini Augusto, Girardi Carlo, Giussani Carlo, Grippa Giuseppe, Jhunn conte Matteo, Krassich Roberto, Lai Ettore, Lavezzari Giuseppe, Limido Antonio, Longoni Giasone, Macoratti Achille, Mamoli Giuseppe, Massara Ferruccio, Massara Vittorio, Meani Giovanni, Moiraghi Luigi, Molaroni Enrico, Montvuagnard rag. Amilcare, Novara Aristide, Opizzi Attilio, Panza Ernesto, Parenti Mario, Passardi rag. Renato, Pensa Mansueto, Pereda Romeo, Poma rag. Agostino, Rossi Luigi, Rosti Edmondo, Ruggieri Raffaele, Sassi Antonio, Schieppati Augusto, Sommaruga Francesco, Sozzi Giuseppe, Spernazzati Mario, Tagliazucchi dott. Giovanni, Taroni Ing. Paolo, Thrupp Federico E., Tosi Agostino, Zanelli Paolo, Ziravello Alessandro.
Arconate. — Calloni Antonio.
Busto Arsizio. — Stabile Mario.
Codogno. — Società Ciclistica Codognese.
Gallarate. — Bassetti Cesare, Bianchi Carlo, Binaghi Alberto, Bonomi Carlo, Borgomaneri Vito, Colombo Luigi, Faborsi Umberto, Ferrazzi Edoardo, Finizio Mario, Franco Antonio, Giani rag. Carlo, GIORDANA ARGIA, Igi Tommaso, Leva Giuseppe, Lisi avv. Vincenzo, Macchi Enrico fu A., Marrazzini Luigi, Milani G. B., Pasta Mauro, Pasta Olinto, Scampini Noè, Scuola Pratica di Commercio.
Greco. — Lavezzari Achille.
Legnano. — Ferrario Giovanni, Gelmini Francesco.
Lodi. — Panseri Remo, Segù Antonio.
Melegnano. — Carimati Felice.
Mesero. — Cucchetti Romeo, Galli Alberto.
Misinto. — Magnoni dott. Guido.
Monza. — Ballini don Giovanni, Cogliati Pasquale, Peviani prof. Baldassare, Ratti Davide, Società Ginnastica « Forti e Liberi ».
Ponte Albiate. — Merlini Tranquillo.
Rho. — Riva Menotti.
S. Angelo Lodigiano. — Bosio Clemente.
Seregno. — Colombo Domenico.
Zelobuonpersico. — Mina Lodovico.
MODENA. — Botti Antonio, Manfredini Guido Montorsi Lino, Sezione Modenese del T. C. I.
Carpi. — Grillenzoni Alberto.
Mirandola. — Tioli Emilio.
Torre Maina. — Severi Domenico.
NAPOLI. — Bagdallian Aram, Bertazzoni Giovanni, Bertell Cesare, Cesarano Rodolfo, Cesi Spartaco, Dertenois Daniele, Genova bar. Mario, Lorenzetti Ernesto, Rocca Angelo Mario, Segrè Mario, Tordi Fortunato.
S. Giovanni a Teduccio. — Savino Raffaele.
NOVARA. — Berione dott. Luigi, Bressi ragioniere Luigi, Ferrario Quirino, Perazzoli avv. Ezio, Società Ginnastica e Scherma, Volpe Giovanni.
Biella. — Morando Lodovico, Negro Enrico, Venturini Basilio.
Campiglia Cervo. — Jacazio Leone, Savoia Battista.
Crusinallo-Gabbio. — Stäuble Alfredo.
Domodossola. — Borlotti Giuseppe, Brescia Fiorenzio, Gandolfi Pietro.
Galliate. — Pomella Angelo di Francesco.
Intra. — Grignaschi Giacomo.
Nibbio. — Nobili Giovanni.
Romentino. — Porzio Battista.
Schieranco. — Raffini Pietro.
Stroppiana. — Oppezzo dott. Antonio, Oppezzo Bernardino.
Trecate. — Cucchi Antonio, Divignani Ferdinando, Ferrari Pietro, Panigati Pietro, Rosina Giuseppe, Ruggerone ing. Giuseppe.

PADOVA. — De Marchi rag. Pietro, Levi Minzi Aldo.
Cittadella. — Zanchella Giovanni, Zanon Luigi Ubaldo.
S. Giorgio in Bosco. — Cerutti Cesare.
PALERMO. — Pasqua Francesco, Roux ingegnere Edoardo.
PARMA. — Amati Bonacorsi Ampellio, Bertà Camillo, Callegari Umberto, Tufani dottor Antonio, Varoli Piazza avv. Francesco, Vismara Carlo.
Albareto. — Pedretti Giovanni.
Borgotaro. — Bracchi dott. Salvatore, Cavanna Cesare.
Pizzo di S. Secondo. — Ziliotti Biagio.
S. Secondo. — Carlassare Luigi.
PAVIA. - *Cilavegna.* — Leoncavallo Domenico.
Mede. — Bernardi Costanzo, Strada Ercole.
Vigevano. — Gallini Guido.
Voghera. — Capra Lorenzo, Gadda Catullo.
PERUGIA. — Donnini Ferretti conte Curzio, Giovanelli Enrico.
Amelia. — Colonna Virginio.
Cascia. — Capoccetti Augusto.
Foligno. — Gentili Savello, Ottaviani Fausto.
Gubbio. — Costantini Ottorino, Manganelli Teofilo.
Orvieto. — Cortese Vincenzo, Fiumi Ugo, Pontani Vincenza, Storti Quadrio.
Rieti. — Galeone ten. Gaetano.
Spoleto. — Lucini Luigi, Marignoli march. Giacomo, Piccoli Emilio.
Terni. — Paci Giovanni.
Todi. — Minciotti Giovanni.
PESARO. — Lugli Carlo.
Fano. — Bracci conte Filippo, Simonelli Guido.
Castel S. Giovanni. — Pifferi Ercole, Pogliani Pietro.
PISA. — Garbrecht Guglielmo, Siliprandi Pietro.
Cecina. — Zucchini Natale.
Stagno. — Barbini Guido.
PORTO MAURIZIO. - *Bordighera.* — Bottero Amedeo, Someria Antonio, Valassina Domenico.
S. Remo. — Basin Alfredo, Carden Robert Vatter, Castagnari Angelo.
Ventimiglia. — Rey Ferdinando.
POTENZA. - *Ferrandina.* — Morano Nicola.
RAVENNA. — Ranuzzi rag. Dino, Sirotti Pietro.
Fusignano. — Montini Luigi.
Lugo. — Caravita Francesco, Tamburini Italo.
REGGIO EMILIA. — Gorini dott. Enrico, Ranzoni Umberto.
Luzzara. — Fiaccadori Giovanni, Paralupi Rufo.
ROMA. — Amati cav. Luigi, Benedetto Arturo, Binelli Alfonso, Cecchetti dott. Arrigo, Cecchini Carlo, Conti Antonio, Di Bitetto principe Luigi Cito, Fessia ing. Feliciano, Filippi Augusto, Friddl Pio, Magee E. L., Marinelli Adolfo, Marini Lorenzo, Orlandi Fulvio, Pasquali Romano, Prosperi ragioniere Primo, Righetti Angelo, Schmidt Eckstein Käthe, Stradelhofer Emilio, Telfener Josè, Villani cap. Eraldo, Zignone Palmiro.
Anzio. — Pollastrini Riccardo.
Cisterna. — Baldassari Luciano.
Civitavecchia. — Belli Angelo, Colaioli Alfredo, De Nicoli Vittorio.
Collepardo. — Tolomei Luigi.
Tivoli. — De Gasperi Alessandro, De Gasperis Giulio.
Viterbo. — Gargana Giuseppe.
ROVIGO. — Bonomi avv. cav. Antonio, Cavallaro Giovanni, Del Co dottor Giovanni, Giovanelli Enrico, Piva dott. Edoardo, Tedeschi Enrico.
Guardia Veneta. — Tenani Giov. Batt.
Lendinara. — Annibale Umberto, Bagno Eugenio, Cappellini Cesare, Castellani Gino, Gasparini Eugenio, Marsilli Armando, Meneghini Andrea.
SALERNO. — Arena Salvatore, Boidini prof. Ettore.
Campagna. — Troisi Salvatore.
SASSARI. — Pazzi avv. Ottavio.
Nuoro. — Aru Solinas Antonio.
Tempio. — Azara Giovanni.
SIENA. — Andreini Guido, Becheroni avv. Tito, Bianchi Leonardo, Gigli cap. Mario, Mariani ing. Vittorio, Morelli Gherardo, Nardi Alfredo, Palarchi Pietro, Pasderi prof. Arturo, Pisaneschi dottor Antonio, Ravelli Bruto, Romei Orazio, Rossi Umberto, Rubini dott. cav. Alfredo, Scarlini Giovanni, Terreni Giovanni, Terzi avv. Antonio.
Masse di Siena. — Cassiani Ingoni prof. Adolfo.
Radicofani. — Galgani Giuseppe.
SONDRIO. — Perego Pietro, Tamagno Giuseppe Leone.
Ardenno. — Mossini Lorenzo.
Chiavenna. — Lotti Francesco.
Morbegno. — Del Balzo Giovanni.
Tirano. — Pinchetti Balilla.
TERAMO. — Santacroce Diego, Squartini Enrico.
TORINO. — Appiani avv. Vincenzo, Argano Francesco, Asinari di Bernezzo Demetrio, Azimonti Pepè, Bandini Rafael A., Bassini ing. Lodovico, Bertero Oscar, Boschis Egidio, Cattaneo avv. Paolo, Cuneo Adolfo, Denina Edoardo, Falco Orazio, Fiorio Alfonso, Franco Giuseppe, Gagliasso Oreste, Giachino Gaudenzio, Lambert Marco Giovanni, Mola Giuseppe, Mussini prof. Vittorio, Origlia Luigi, Ottolenghi Silvio, Pagliero Alfonso, Piovano Domenico, Rossi comm. Ing. Cesare, Salengo Carlo, Santi Carlo, Scalvedi Carlo, Schiavetti cav. Valente, Strocchio Battista, Tilli Guglielmo, Zuccarelli Carlo.
Aosta. — Vietti rag. Emilio.
Carmagnola. — Taverna Eugenio.
Caselle. — Converso Francesco.
Chivasso. — Castello Paolo.
Perosa Argentina — Oggero Alessandro.
S. Ambrogio. — Giai-Levra Angelo.
TREVISO. — Cadamuro Morgante Luigi, Catterina Emilio, Cevalotto Giorgio, Pigozzo Gaetano, Sandri Pietro, Tortarolo Giuseppe, Volpi Vittorio.
Bessica di Loria. — Fabbris Paolo.
Cavaso. — Boscaro Attilio, Finato Andrea.
Cornuda. — Rossi Romeo.
Fagarè. — Bertoli Dino.
Farra di Soligo. — Bubola Gino.
Oderzo. — Brunetta Bruno.
Vittorio. — Bosetto Giuseppe.
UDINE. — Galanda Emilio.
Buja. — Rovere Francesco, Tissino Michele.
Enemonzo. - Gressani Luigi.
Montenars. — Isola Faustino.
Palmanova. — Cimolini Ezio.
Porpetto. — Di Bert Giuseppe, Paussa dottor Eugenio.
Pradamano. — Camurri dott. Vincenzo Luigi.
Precenicco. — Trevisan Tristano.
Sacile. — Patrizio Luigi.
VENEZIA. — Baccara dott. Alessandro, Bassani ten. Ettore, Colferai ing. Andrea, Famiani A. F., Gambella Alberto, Giordano Secondo, Ivancich Antonio, Macola Gino, Sonino Ruggero, Torresin Antonio, Trevisanato Ugo, Vedovi Tito Luigi, Zavagno Antonio.
Martellago. — Scaranti dott. Arturo.
VERONA. — Biscardo rag. Umberto, Fiorio bar. Gino, Mutinelli Alessandro, Mutinelli Aristide. Mutinelli Luigi.
Vallese. — Volpi Ghirardini Guido.
VICENZA. — Spigolon Giuseppe, Correr conte Roberto.
Arsiero. — Zambon Silvio.
Caltrano. — Gheno Edoardo.
Carpanè. — Vettori Luigi.
Lusiana. — Tescari Tullio.
Piovene. — Boriero Angelo.
Rosà. — Dolfin Boldù conte Antonio, Dolfin Boldù conte Giulio.
Schio. — SESSA ROSSI SANDRA.
Thiene. — De Muri Francesco.
Valdagno. — Marzotto Gaetano fu Luigi.
Valstagna. — Negrello Antonio, Righetto Lino.
Villaverla. — Trevisan cav. Luigi.
COLONIA ERITREA. - *Massaua.* — Neghih El Hag.

ESTERO.

Austria-Ungheria.

TRENTINO. - *Arco.* — Grasselli Carlo.
Cavalese. — De Mattio Giuseppe.
Lavis. — Viero Saverio.
Mezzolombardo. — Franzoi Mario, Turella Silvio.
Pilcante. — Plotegher Giuseppe.
Riva. — Borsi Angelo, Fogolari Giacomo.
Rovereto. Baldassari Achille, Hafner Silvio, Micheli Emilio, Scanagatta Pietro.
Tione. — Valentini Pio.
Trento. — Calzà Marcello, Donati Marco, Masstranzi Guido, Paor ing. Emilio, Rigo Flaminio, Zatelli Ant. Giuseppe.
Ala. — Girardi Giuseppe.
VENEZIA GIULIA. - *Albona.* — Basadonna Marcello, Borghesalfo Giovanni, Furlani Lodovico, Viscovich Giovanni, Vladiscovich Tranquillo.
Pola. — Agostini dott. Fortunato, Brandestini Augusto, Colledam Luigi, Maylander Giuseppe, Manerini dott. Enrico, Marsich dottor Domenico, PERINI ADELE, Rabusini Luigi, Resen Adolfo.
Trieste. — Buna ing. Antonio, CARAMELLI MINA, Cepron Giovanni, Escher Alfredo, Fegitz Edoardo, Mayer Enrico, Sturmann Rocco.
PROVINCIE DIVERSE. - *Alt-Aussee.* — Hohenenlohe principe Moritz.
Fiume. — Iankovits Carlo.
Vienna. — Spadaro Mario.

Belgio.

Gand. — Duyckers Hortense.

Francia.

Grenoble. — Tehaxhotine Nicolas.
Paris. — De Lannoy Marcello, Poliakoff Jacques L.
Tolone. — de Saint Saturnin Theodore, Malarti dott. Henry.

Germania.

Hannover. — Gallian Renato.
Hessingen. — Serafini Anselmo.

Isola di Candia.

Canea. — Gallence Antonio.

Russia.

Varsavia. — Swievezenski Stanislao.

Svizzera.

CANTON TICINO. - *Mendrisio.* — Ferrazzini Giuseppe.
ALTRI CANTONI. - *Campocologno.* — Zanolari Guglielmo.
Zurigo. — De Boni Giovanni, Kranze Stanislao.

Africa.

TRIPOLITANIA. - *Tripoli.* — Miceli Vincenzo.
TUNISIA. - *Tunisi.* — Tedeschi S.

Sud America.

BOLIVIA. - *La Paz.* — Cavallero Cesare, De Notta G.
BRASILE. - *S. Paulo.* — Andrade de Castro Aristides, Bettale Luigi, Campolonghi Felice, Canger Francesco, Ciorla Francenzo, Della Nora Fernando, DE VECCHI ALESSANDRINA, Falchi Panfilo, FALCHI SILVIA, Flachfeld Renè, Leonardi Bernardo, Levato Clemente, Marchesini Silvio, Penna Nicolino, Raso Antonio, Siviero Silvio, Tagliavia Edoardo.
S. Roque. — Battiston Tommaso, Bossi Francesco, Buma Fortunato, Costa Antonio, Ghiorchini Antonio, Giusti Emilio, Lippi Amedeo Pagni Quirico.
Santos. — de Barros Josè M.
CHILÌ. - *Valparaiso.* — Badi Luigi, Fantini Siro, Gandolfi Eugenio, Lambert ing. Carlo, Niccoli Filippo, Prini Carlo, Schiavetti Giuseppe, Schiavetti Maurizio.
REPUBBLICA ARGENTINA. - *Rosario di S. Fè.* — Guerzoni cav. prof. Umberto.
URUGUAY. - *Montevideo.* — Santini Dante.

Asia.

CHINA. - *Cangkù.* — Cavaliere Edoardo A.
Thientsin. — Mazzoli Egidio.
Wei-Wei-Foù. — De Josè Emilio.
GIAPPONE. - *Yokohama.* — Brodheinn H., Gmur Carlo, Treichler Hans.

Soci annuali al 15 maggio 1904 . . N. 38475
» » inscritti dal 15 maggio 15 giugno 1904 . . . » 880

Soci annuali al 15 giugno 1904 . . N. 39355
Soci vitalizi al 15 maggio 1904 N. 638
» » inscritti dal 15 maggio al 15 giugno 1904 » 9 » 647

Totale dei soci al 15 giugno 1904 N. 40002

Ufficio di redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14.
Direttore: Prof. Ottone Brentari.
Gerente: Attilio Dalla Cola.

17424 - Milano, Tip. Capriolo e Massimino
Via San Pietro all'Orto, N. 15
Via Francesco Guicciardini, N. 5

ANNO X - N. 8. PROPRIETÀ LETTERARIA. AGOSTO 1904.

GRATIS A TUTTI I SOCI DEL TOURING

BRESCIA

Brescia ha tante e così grandi attrattive... stabili, che non avrebbe bisogno d'una esposizione provvisoria per infondere in tutti gli Italiani il desiderio di vederla, d'ammirarla; le sue chiese, i suoi musei, i suoi palazzi, racchiudono tesori che ogni uomo colto vuole, deve conoscere; le sue memorie, i suoi eroismi, le sue stesse industrie, le danno un carattere affatto speciale, serio, severo, e hanno contribuito a farla chiamare la «forte», la «ferrea», la «leonessa». E' per questo, forse, che a parlare di Brescia sentiamo molto rispetto ed anche un po' di tremore: e per questo che, avvicinando i bresciani (ed avendo letto che hanno l'abitudine di « beverarsi di sangue nemico »), ci aspettiamo di trovare in essi uomini vestiti di ferro e collo sguardo truce, e quasi ci meravigliamo di scoprire che sono invece amici del vino buono, e cortesi, alla mano, gioviali, simpatici.

Molte sono le città d'Italia che possono vantare chiese, musei e palazzi; ma il Cidneo, con relativo castello, non lo ha che Brescia; e chi è stato anche una sol volta lassù (ed ora lassù ci porta comodamente il tram elettrico), non potrà dimenticare quella vista sulla vecchia città ricca di torri, sul piano che si stende sino alla linea azzurra dell'Appennino, sulle colline che corrono verso mattina a congiungersi ai sacri colli di Solferino e San Martino, sui monti che s'alzano verso settentrione come giganti al servizio del Re Adamello; e davanti a tanta immensità dovrà persuadersi... che il Cidneo non c'è che a Brescia.

1. — Il Palazzo dello Sport all' Esposizione.

L'Esposizione.

Come se a Brescia non bastasse il Cidneo, e come se al Cidneo non bastasse il Castello, vollero su quello ed in questo allogare anche l'esposizione, anzi le esposizioni che dànno in questi mesi alla città una nuova e grande attrattiva.

Di queste mostre abbiamo già varie volte parlato, e parlato ne hanno tutti i giornali della penisola; e non ripeteremo adunque quanto tutti sanno. Ricorderemo soltanto che nella seduta che il Comitato promotore tenne il 23 febbraio 1902, si decise, scartate le proposte di altre località, che le mostre si tenessero sul Cidneo, e nel Castello, che, per molti secoli fortezza minacciante la sottoposta città, poi per molti anni carcere militare, doveva ora trasformarsi in tempio dell'arte e delle industrie.

« Quando però — narrava un giorno *La Provincia di Brescia* — gl'ingegneri entrarono per la prima volta in Castello, non poterono sottrarsi ad un senso acuto di scoraggiamento. I fabbricati esistenti erano nelle più deplorevoli condizioni: le comunicazioni fra l'una e l'altra parte del Castello esigevano sforzi acrobatici per l'ammonticchiamento di rottami di ogni specie; le gallerie sotterranee erano nella massima parte interrate; tutto era squallido, tutto cadente, tutto dava l'impressione più disastrosa della rovina e dell'abbandono... Ma lo sgomento fu di breve du-

rata. I nostri bravi ingegneri riacquistarono subito il loro sangue freddo: visitarono tutto minutamente: tutto rilevarono: d'ogni minor cosa pensarono trarre profitto; e tutto

2. — Porta d'ingresso all'Esposizione

visto, tutto vagliato, tutto calcolato, si persuasero che nè si sarebbe sorpassato il preventivo, nè il resultato sarebbe stato inferiore alle concepite e vagheggiate speranze. I fatti hanno dato loro ragione; caso nuovo nella storia delle Esposizioni. . come d'ogni altra opera costruttiva, il consuntivo non sorpassò il preventivo, la realtà parve più bella del progetto sulla carta. Si riaprirono i sotterranei, si rifecero le strade, se ne tracciarono di nuove, si disegnarono viali, si riordinarono delle vaghe rotonde, si improvvisarono giardini, qua si livellò, là si colmò, certe gibbosità del terreno convenne spianarle, certi fossati dovettero essere riempiti. Insomma un movimento di terra veramente colossale ».

Il palazzo dello Sport.

Ma il Castello non bastava a contenere le mostre così svariate, e per le quali tanto numerosi erano i concorrenti, e per contener tutto furono necessarî i chioschi, le gallerie; i palazzi, il più grandioso dei quali è senza dubbio quello dello *sport*, che si apre con un immenso porticato semicircolare.

3. — La Vittoria.

In varie sale, tutti gli *sports*, e tutte le principali società sportive, sono largamente rappresentate: il *Touring*, in un salone ampio e maestoso, coi suoi quadri e pubblicazioni che servono a dare un'idea della sua opera vasta e prodigiosa; l'*Audax*, con molte fotografie e grafici; la *Federazione Prealpina*, con oggetti svariati esposti da alcune delle varie società federate; l'alpinismo dalle fotografie, monografie attrezzi e carte esposte dalla Sezione di Brescia e da altre Sezioni del C. A. I.; la speleologia questa scienza ancor bambina in Italia, e che merita maggiore affetto e sviluppo) da piante e disegni di grotte dal Circolo Speleologico di Udine; l'automobilismo da motociclette a due ruote, tricicli, quadricicli, vetture, motori, accessori, combustibili; il ciclismo da biciclette e macchine multiple, furgoncini e bicicli per trasporto, gomme e pneumatici; la caccia, da armi, accessori e cani; la ginnastica, da disegni di palestre, attrezzi, costumi; la scherma, da armi moderne ed antiche; il tiro a segno, da armi e munizioni, che a Bresia pompeggiano come nel loro vero regno.

Il congresso dell'Audax.

Era naturale che intorno a questa esposizione spuntassero i congressi e convegni; e poichè una parte così notevole di essa è dedicata allo *sport*, era naturalissimo che Brescia diventasse in questi mesi meta gradita di ciclisti, alpinisti, automobilisti.

La serie di tali congressi e convegni fu inaugurata il 10 luglio dall'*Audax*, coll'intervento di ben 2234 ciclisti, fra i quali 1165 *audaces*, e per il resto appartenenti ad altre società ciclistiche.

La sfilata attraverso la città fu un continuo trionfo, una festa patriottica calda ed entusiastica, che assunse il suo massima significato dalla presenza dei ciclisti di Trento e Trieste, salutati in ogni via da applausi e da fiori.

4. — Monumento ad Arnaldo da Brescia.

I ciclisti provenienti dalle varie città italiane presentarono (come s'era fatto nel convegno del Touring a Bologna) da parte dei rispettivi sindaci pergamene di saluto al sindaco della città ospitale. A nome di Trieste fu presentato un foglio bianco... assai eloquente; ed a nome di Trento non si potè presentare nulla, perchè la rispettiva pergamena era stata sequestrata dalla polizia austriaca, come il capo-console di Trento annunciò al Sindaco di Brescia.

Ebbero quindi luogo il congresso dell'*Audax* ed il concorso delle fanfare.

Alla sera, banchetto con numerosi brindisi; ed il giorno 11 il convegno venne chiuso colla distribuzione dei premî,

5. — Altorilievo del Monumento di Arnaldo da Brescia.

numerosi e di grande pregio, tanti e tali da accontentare le giuste aspirazioni di tutte le squadre intervenute al convegno.

Dell'organizzazione e dell'esito trionfale di questo grande convegno ciclistico, il merito principale viene da tutti attribuito al rag. Arturo Mercanti, (console del Touring e corrispondente dell'*Audax*), al quale presentiamo le nostre sincere congratulazioni.

NOTE ED APPUNTI.

Le squadre al convegno.

Ecco, come lo diedero i giornali di Brescia, l'elenco delle squadre intervenute al convegno dell'*Audax*:

Ala, ciclisti liberi; Breganze, Audax; Bergamo, Soc. Vitt. Em. III; Borghetta, ciclisti liberi; Bedizzole, Audax: Bassano Veneto, Audax; Busto Arsizio, Audax; Cerea, Veloce Club, con fanfara; Crema, T. C. I.; Castelnuovo di Verona, T. C. C.; Calcinato, S. Sportiva; Castrezzato, T. C. I.; Casalbuttano, S. Sportiva Audax, con fanfara; Cassano d'Adda, T. C. C. e Audax; Cremona, Unione Sportiva; Cernobbio, S. Savoia; Chiari, Sportiva Clarense; Chiasso, Aaudax; Castiglione Stiviere, Audax: Castelleone, Soc. Sport; Como, Audax; Desenzano, Soc. Sportiva con fanfara; Este, Soc. sportiva; Gargnano, T. C. I.; Gardone R., Audax; Genova, Audax e Veloce Club; Germignaga, Audax; Istria, T. C. I.; Lecco, Audax; Lodi, Audax; Legnano, Audax; Luzzarra, Audax; Lonigo, Audax; Mirandola, Audax; Monza, Audax; Mantova, Audax e Forza e Coraggio, con fanfara; Montanara e Curtatone, T. C. I.; Melegnano, Audax; Milano, Unione Sport; Modena, Sport Club; Milano, Audax e Soc. sportive; Morbegno, Audax; Novara, Audax; Napoli, Audax; Orzinuovi, S. Sportiva; Oleggio, Audax; Pordenone, Unione ciclistica; Padova, Audax e T. C. I.; Peschiera, Audax; Parenzo, Audax; Quinzano d'Oglio, Club cicl. con fanfara; Ravenna, Audax; Roccafranca, T. C. I.; Rovereto, Audax; Riva, Soc. sportiva; Spoleto, Audax; Soave, Audax; Spezia, Audax; Somma Lombardo, Audax; Sondrio, Audax; Trieste, Audax; Tombetta, Soc. ciclistica; Torino, Audax; Travagliato, Club ciclistico, con fanfara; Varese, id con fanfara; Verona, Unione ciclistica veronese, con fanfara; Venezia, Audax; Vercelli, Audax.

Giunsero inoltre altri ciclisti, motociclisti e automobilisti isolati.

6. — Mausoleo Martinengo.

Touring e Audax.

Riportiamo dalla *Tribuna* questo breve ed ottimo articolo:

" Bella e patriottica è l'iniziativa dell'*Audax* di effettuare in Brescia, il 10 luglio, un'assemblea sportiva e di indirizzarla con gara di marc'a, di tiro e con simulacri di esercitazioni tattiche spinte lungo il Garda, a praticità ed efficacia di intenti in pro della difesa del territorio nazionale organizzando per la prima volta in Italia dei nuclei di volontari ciclisti, sull'esempio delle istituzioni inglesi.

" Da ogni parte della penisola, *per la via più breve*, converranno in Brescia, la forte e fa patriottica città dalle suggestive memorie storiche, dei ciclisti *Audax;* ed in questo esperimento si manifesteranno in modo luminoso la *pratica*, l'*efficacia* e la *rapidità* degli itinerarî studiati con grande ed amorosa cura dal *Touring Club Italiano*, riferendoli ad un caso concreto di concentramento in un punto determinato di ciclisti, da impiegarsi all'occorrenza nella difesa del territorio nazionale, a rincalzo dei nuclei ciclisti organizzati fin dal tempo di pace nell'esercito nostro.

" Così *Touring* ed *Audax*, le due grandi e poderose società ciclistiche nostre, si completeranno e si sposeranno mirabilmente nelle loro energie, nei loro mezzi, nelle loro risorse singole, per coordinarsi nel supremo scopo della difesa nazionale. La prima affretterà il *grosso* dell'esercito ciclista; la seconda, che conta nel suo seno i *bersaglieri del ciclismo*, provvederà all'esplorazione a distanza, alle rapide incursioni, alle celeri trasmissioni delle notizie e degli avvisi, alle resistenze avanzate, in unione ai bersaglieri dei corpi.

7. — Tullia d'Aragona.

" In queste relazioni reciproche, in questo auspicato connubio di due fresche e poderose società sportive italiane, si apre in Brescia il Congresso nazionale degli *Audax*. A ragione, dunque, il generale Pedotti raccolse ed incoraggiò la nobile iniziativa dell'*Audax*, e opportunamente il ministro Giolitti offrì una carabina d'onore „.

Gli scopi dell' « Audax ».

Da una lettera che il signor Lorenzo Venti (che partecipò alla marcia Roma-Brescia e quindi alla marcia Brescia-Parigi) dirige al *Messaggero* togliamo quanto segue:

" L'*Audax*, forte oramai di ben 3300 soci, sparsi e confederati in ogni parte della nostra penisola, tende a formare una virtuosa selezione fra i tanti ciclisti, scernendoli ed accogliendo nel suo seno tutti coloro che hanno dato una seria prova di resistenza e di carattere.

" L'*Audax*, abbandonando ogni idea di corsa, tende al trionfo, dirò così, del collettivismo ciclistico; l'*Audax* è incitamento ai deboli e dubbiosi a tentare una prova marziale; esso è infine affermazione dei forti. L'agone nostro per le nobili gare è aperto a tutti, e tutti i ciclisti di buona volontà sono i benvenuti. Il non riuscire nella prova non è disdoro, si può ritentare; soltanto i neghittosi sono da biasimarsi.

" Nelle nostre gite si marcia con orari logicamente prestabiliti. Vi sono infatti ben calcolate le altimetrie, lo stato delle strade, e la ripartizione dei riposi; solo si esige che chi dovrà fregiarsi dell'ambito distintivo dia prova di robusta costituzione e di uscire dalla numerosa falange dei ciclisti ordinari che hanno per meta nelle loro gite domenicali le osterie suburbane.

" Così il programma dell'*Audax* tende al rinvigorimento della nostra gioventù, a formarne il carattere virile, a farne ammirare, sia pure in rapida e fugace visione, tante belle parti della nostra cara Italia, bene aperte agli occhi di chi vede e di chi sente „.

La parola d'un veterano.

G. C. Abba, il caro e simpatico autore delle *Noterelle d'uno Mille*, un vecchio soldato di Garibaldi, un insegnante ricco non solo di cervello ma anche di cuore, non solo di sapere ma anche d'entusiasmo, dedica (e lo pubblica *La Provincia di Brescia*) un articolo pieno di gioia patriottica al convegno degli *Audaces* a Brescia. Dopo aver ricordate le sante memorie del 1866, risorte a Brescia in questi giorni, l'Abba continua:

8. — Il Redentore.

" Trentotto anni sono passati, due generazioni nuove sono venute su, e per un tempo la prima di esse tenne il broncio a quella che la aveva preceduta, forse perchè le pareva ingiusto che quella generazione avesse avuto l'egoismo di far tutto lei, in dieci anni, dal '59 al '70. Non c'era neppur più lo sfogo di cospirare! Ma ecco la vita offrir qualche cosa alla seconda delle due nuove generazioni, qualche cosa che la prima non ebbe che tardi, le varie ma-

9. — Il Duomo.

niere di spassi che comprendiamo sotto un nome straniero: Sport, *Alpinismo, Ciclismo, Canottaggio*. Ed essa giù, dentro! si mise in questi esercizi fino alla passione folle. Ci si immerse e parve immemore di tutto fuorchè di divertirsi; e non s'accorse di venir su più bella, più forte, più ardimentosa di quella che era giovane ne' grandi giorni delle azioni di guerra. Quella aveva pensato, sospirato, aveva amato l'esilio, le carceri, i patiboli, e poi aveva avuto la fortuna del campo: essa, la nuova gioventù, superava grandiosa le cime delle Alpi, volava sulle sue *macchine* da un capo all'altro della patria, e pareva non pensasse ad altro che a vincere nelle corse. Che non pensasse ad altro? Oh c'è ben qualche cosa nel suo sangue! Lasciamo che una parola sia detta, che un cenno si faccia, che un dito si appunti verso qualche parte, ed ecco l'idealità come lampo la pervade tutta: i cento nomi delle sezioni ciclistiche nascondevano già un pensiero innavertito; ma scoppia il motto rivelatore " Volontari pro difesa della Patria „. È detto, chi l'ha detto? Tutti, e tutti l'hanno compreso. Brescia lo diceva ieri fin dalle pietre delle sue vie „.

Le nostre incisioni.

1. *Il Palazzo dello Sport all'Esposizione.*

2. *Porta d'ingresso all'Esposizione.*

3. *La Vittoria.* Il museo preistorico e romano di Brescia (ricco specialmente per la raccolta numismatica), è soprattutto visitato per la celebre statua greca rappresentante la Vittoria, che ispirò a Giosuè Carducci una delle sue più splendide odi barbare. Fu trovata nel 1826. E' alta m. 1,95.

4, 5. *Monumento ad Arnaldo da Brescia.* E' opera dello scultore Osvaldo Tabacchi. La parte architettonica è del Tagliaferri, bresciano. Uno degli altorilievi rappresenta Arnaldo che predica al popolo di Roma. Fu inaugurato il 14 agosto 1882.

10. — Quadrifora del Palazzo del Broletto.

6. *Mausoleo Martinengo.* Il Mausoleo di Marco Antonio Martinengo, nel Museo Cristiano, è opera preziosa del secolo XVI, di autore ignoto.

7. *Tullia d'Aragona.* Uno dei più ammirati quadri della Galleria Martinengo è il ritratto di Tullia d'Aragona (sotto le vesti d'Erodiade), dipinto da Alessandro Bonvicino, detto il Moretto (1498-1555), bresciano, uno dei più rinomati pittori del rinascimento.

8. *Il Redentore.* Fra i quadri preziosi della Galleria Martinengo è il Redentore di Raffaello.

9. *Il Duomo.* Il Duomo Nuovo, o Cattedrale, è una delle più belle chiese italiane del secolo XVII. Ha forma di croce greca, col coro allungato. Fu cominciato nell'anno 1604 da Lattanzio Gambara. La cupola fu aggiunta dal Vantini nell'anno 1825.

10. *Quadrifora del Palazzo del Broletto.* L'epoca gloriosa dei comuni è segnata a Brescia dallo storico palazzo del Broletto, monumento nazionale. Esso va riprendendo le forme vetuste, fra cui le quadrifore (già murate), mirabili per eleganza.

11. *Porta della casa Sorelli.* Una delle forme architettoniche che dánno una caratteristica speciale a Brescia è quella dei portali, quasi tutti in pietra lavorata (delle celebri cave di Rezzato), d'ogni epoca e d'ogni stile, molti dei quali servono d'ornamento a case di modestissima apparenza.

12. *La Loggia.* La celebre Loggia forma la parte anteriore del palazzo del Municipio. Fu cominciata nel 1489 da Tomaso Fromentone di Vicenza.

13. *Il Faro del Cimitero.* Ad ovest di Brescia spicca il bianco ed alto faro, che sorge nel mezzo del camposanto, uno dei più belli d'Italia, costruito, dal 1815 in poi, su disegno di Rodolfo Vantini.

La stampa.

I giornali di Brescia — la *Sentinella* la *Provincia* e il *Cittadino* — hanno avuto un grande merito nell'organizzazione del convegno dell'*Audax*, ed hanno dimostrato di avere compreso perfettamente quale immenso vantaggio il turismo, saggiamente sviluppato ed applicato, può portare all'educazione della gioventù ed alla difesa della patria.

11. — Porta della casa Soielli.

Due di quei giornali non si limitarono alla pura cronaca (a cui ebbero il coraggio di dedicare intere pagine, anche a costo di privare i loro lettori degli esatti particolari dell'ultimo suicidio od uxoricidio o scandalo politico), ma fecero sull'avvenimento in particolare e sul turismo in generale, opportune considerazioni, piene di convincimento e di verità.

Scrive, per esempio, la *Provincia:*

" La bicicletta ha apportato nel mondo civile una trasformazione profonda del costume; essa ha strappato alla forzosa neghittosità de' circoletti a base di pettegolezzi la gioventù, lanciandola arditamente sulle grandi vie; — nell'assicurata indipendenza dell'individuo vittorioso sugli impedimenti delle distanze, ha dato l'ali al commercio, ha invogliato i giovani a conoscersi tra di loro, a stringersi in vincoli di nuove e più salde amicizie, ad addestrarsi per la vita alla fruttuosa scuola de' viaggi, nel forte giuoco dei muscoli e nella ginnastica gagliarda della mente e del carattere cimentati ogni ora di fronte allo spazio e all'ignoto, crescendo migliori, più sani, più veramente moderni.

12. — La Loggia.

" La nostra Italia — così bella e così poco conosciuta — è stata presa d'assalto (è la parola) da brillanti legioni di giovani... e di non più giovani, cui il fulgore di una corsa in bicicletta ridava le ineffabili sensazioni di un vigore, che l' ozio ogni giorno più sminuiva.

" Le nostre vie, così varie nella molteplicità pittoresca dei mille aspetti dai monti ai piani, furono battute in ogni senso; le valli più remote dovettero rivelare il queto fascino dei loro più difesi recessi; i corsi dei nostri fiumi, in cui scroscia con sonora voce il futuro oro dell'industria italiana, vennero risaliti sino ai misteri giocondi delle loro sorgenti; e la gioia di tanta bellezza, della quale la terra nostra si ammanta, andò risvegliando sempre più ne' cuori giovanili il santo orgoglio dell'amor patrio.

" Le feste dello sport sono feste della Patria, ed è bene che il culto della forza educata ai cimenti ginnici d'ogni fatta ritorni nel massimo onore fra noi, come ne' tempi della miglior fortuna dell'Ellade lo era in Atene ed in Sparta „.

Ed a sua volta la *Sentinella* osserva:

" Duecentomila sono i ciclisti in Italia! Pensate voi per un momento a questa massa enorme e veloce, disciplinata e ordinata pronta ad ogni evento nell'incerto futuro? Pensate quale formidabile aiuto potrebbe essa recare alle falangi dell'esercito regolare, nella dolorosa eventualità di un conflitto? Forse da questo convegno di Brescia sorgerà la scintilla: forse l'episodio che, cooperanti bersaglieri e *audaces*, si svolgerà lunedì sulle rive del Benaco azzurro, è la prima affermazione dei nuovi orizzonti, che si delineano nel problema sacro ad cuore cittadino, della difesa nazionale. Ecco perchè il convegno dell'Audax italiano assume un'importanza tale, che ad esso guarda ora tutta l'Italia e non l'Italia soltanto. Vada adunque il nostro saluto fervido alle belle schiere ordinate, che da ogni lato confluirono a Brescia: sanno esse che a Brescia batte il cuore eroico della nazione, che non invano, parlano intorno a noi i monumenti e le terre, di eroismi antichi e di nuove speranze „.

13. — Il faro del Cimitero.

Notiamo poi, con vero piacere, che a questo importante avvenimento turistico dedicarono assai notevoli articoli, non solo i giornali di Brescia, ma molti fra gli altri principali giornali d' Italia. Il *Corriere della Sera* pubblicò, in prima pagina, una intervista del suo corrispondente Ottorino Raimondi col capitano Annibale Angherà, e pubblicò pure alcune interessante corrispondenze del suo redattore *Io Ciclo* (A. G. Bianchi, uno dei più vecchi e convinti amici del Touring), sul convegno dell'*Audax* e sul tentativo di sbarco sulle sponde del Garda; e articoli allo stesso argomento dedicarono la *Patria* e la *Tribuna* di Roma e numerosi altri giornali.

Il direttore generale del Touring.

Il comm. Federico Johnson, direttore generale del Touring, mandò un lungo ed affettuoso dispaccio al signor avv. Mario Tarenzi, capoconsole del Touring a Brescia, nel quale, dicendo che per impegni sopravvenutigli era spiacentissimo di non poter intervenire al convegno, lo incaricava di rappresentarlo.

Per il convegno dell'*Audax* il nostro direttore generale aveva offerte quattro medaglie d'oro, delle quali una grande destinata alla compagnia dei bersaglieri ciclisti, e tre piccole da distribuirsi alla giuria.

Ciclismo e Patria

Desenzano sul Garda, 11 luglio 1904.

Ero alla stazione questa mattina quando, alle ore 6, giunse da Brescia il treno-omnibus, pieno di ufficiali, soldati, ciclisti, curiosi, giornalisti, che sono obbligati (anche quando non ne hanno voglia) a fare i curiosi per forza, per conto degli altri.

Chi a piedi, chi cogli omnibus, chi colle carrozzelle (le carrozzelle segnate dalle famigerate tabelline in lingua tedesca, come se Desenzano fosse in Baviera o nella Sassonia), tutti si avviarono in città, giù per il largo e declive viale d'ippocastani, che formano sopra la via un'ampia tettoia d'ombre e verzura.

Traversata la piazza, tutti s'affrettarono al porto, ove ci attendeva il piroscafo *Agostino Depretis*, rimesso a nuovo e diventato più bello di prima dopo l'incagliamento, così come Depretis rifaceva, dopo una crisi che lo rovesciava, un ministero più forte e più fresco del caduto; tanto che, se non fosse morto, sarebbe ancora ministro, e ad ogni interpellanza risponderebbe: « Dirò domani se e quando risponderò ».

Ma anch'io devo rispondere, e subito, all'interpellanza che mi farà più d'uno: « Che c'è? Dove si va? ».

Ma prima, entriamo. Perchè tanto rigore? Perchè, anche chi presenta la tessera, è così guardato e squadrato dai membri della Commissione, dietro i quali rosseggiano, come grossi papaveri, i piumacci dei carabinieri?

Torre di S. Martino.

Ve lo dico in un orecchio: si sa che qualche spia, che ha saputo ieri farsi notare a Brescia per il suo zelo eccessivo, tenterà di salire anche qui, e non si vuole (anche per timore della iettatura) a bordo l'odiosa compagnia.

Ma eccoci entrati. Saliamo sul ponte, adorno di molte, forse di troppe signore. E' vero che non si fa sul serio; ma in giorni di guerra (anche finta) le signore sono sempre una distrazione. La sirena fischia come una indemoniata; una musica, sul molo, suona la marcia reale; un denso popolo ci guarda e ci saluta; e partiamo.

***

Ma dove si va? Ora ve lo dico: si va alla guerra; si va a provare che cosa potrebbero, che cosa dovrebbero fare i giovani (ed anche i vecchi) ciclisti italiani, in caso di guerra vera, per la difesa della patria; si va a provare quale utilità sensibile ed alta si potrebbe ritrarre dalla forza dei garetti, dalla pratica del pedalaggio.

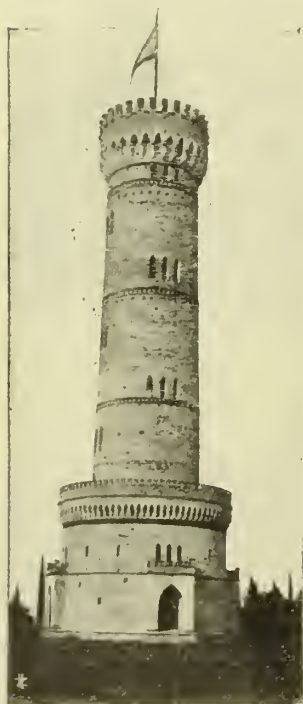
Chi ha pensato a ciò? E quando vi ha pensato? Vi hanno pensato tutti, sino dai primi giorni nei quali fu introdotta la bicicletta nell'esercito. In quell'età infantile del ciclismo militare, i pochi ciclisti soldati erano utilizzati semplicemente nel servizio di staffetta. Ricordate? E come non ricordereste? Sino d'allora il Consolato bolognese del Touring organizzò servizî di staffette ciclistiche (per prepararsi ad aiutare l'esercito in tempo di guerra); e furono allora organizzati tali servizî da Bologna a Roma e da Bologna al confine verso Trento, ed in quell'occasione Olindo Guerrini scrisse alcune pagine fra le più suggestive e commoventi che sieno uscite dalla sua penna. Può, qualcuno, averle dimenticate?

Poi il ciclismo militare andò sviluppandosi, allargandosi, abbracciando più vasti orizzonti; ed ecco che, per naturale conseguenza, doveva venir seguito dal ciclismo civile; ecco che, a quell'embrionale servizio di staffetta, seguì oggi questo esperimento di esercitazione tattica.

***

Dunque, ve l'ho detto: si tratta d'una esercitazione tattica, che fu illustrata ieri, a Brescia, da una brillante ed applaudita conferenza del colonnello Chiarla.

Il tema da svolgere (molto più chiaro che i temi dati da svolgere agli alunni delle scuole secondarie) è questo:

« Il partito rosso, est (supponiamo, per un momento, che si tratti degli Austriaci, che per l'Isonzo e Val d'Adige abbiano invaso il Veneto ed occupato il Mincio), impadronitosi il giorno 10 a Peschiera dei piroscafi della Società di Navigazione sul lago di Garda, tenta il mattino dell'11 (che sarebbe oggi) uno sbarco sulla costa bresciana. Il partito azzurro, ovest (cioè, per intendersi, l'esercito italiano ritiratosi sino a lì), si oppone, inviandovi l'apposita compagnia bresciana di volontarî ciclisti ».

Peschiera.

Ora che sappiamo di che si tratta, e che sappiamo pure che noi rappresentiamo, per modo di dire, gli Austriaci, guardiamoci un po' attorno, da vicino e da lontano.

Da vicino, prima di tutto, molte signore, molte belle signore; lì, sul piccolo ponte del comando, il generale Grandi, col capitano Malusa (comandante del *Depretis*), e col signor De Francesco, ispettore della Navigazione; più in basso una compagnia di bersaglieri, coi berretti rossi; e qua e là anche molti ciclisti.

— Ma che fanno qui i ciclisti? Non dovrebbero essi essere là giù, sulla costa, ad impedire lo sbarco?

— Bisogna notare che questi ciclisti sono di Trento e e di Trieste; il governo italiano avvertì che se essi fossero intervenuti, come parte attiva alla esercitazione, avrebbe impedita questa, e felice notte; il governo austriaco avvertì che, se fossero intervenuti come parte attiva alla esercitazione, al loro ritorno in patria li avrebbe processati per alto tradimento; e perciò, di fronte ad un così commo-

vente accordo dei due governi alleati, quei ciclisti sono qui. Va bene?

— Benissimo!

***

Guardiamoci un po' attorno, più da lontano, tanto per iscacciare dalla mente i mesti pensieri. Ecco Desenzano, che, dominato dal suo nero castello, si dispiega ad anfiteatro addossato ai verdi colli che vanno inalzandosi verso Lonato, di cui su in alto tondeggia la cupola; e più a mattina, Rivoltella e la Villa Arrighi, e la torre rotonda di San Martino, e la torre nera e quadrata di Solferino, e le colline che gradatamente si abbassano, per andar a morire nella pianura veronese; e verso occidente, invece, sulla sponda bresciana, ecco Padenghe e Moniga, e la bassa costa che si prolunga sino a Manerba, e la punta piramidale della Rocca di Manerba, ed i monti che separano il Bresciano dal Trentino; ed a mattina ed a settentrione altri monti ancora, il « Baldo paterno monte », ed i monti del Trentino, con esso affratellati.

Panorama di Lonato.

— Quale è la Rocca di Manerba? E dov'è la Rocca e dov'è Manerba?

— La Rocca non c'è... ma c'era. Essa sorgeva in alto di quel cocuzzolo piramidale (m. 218) al quale lasciò il nome. Quel castello (che fu scelto da Lorenzo Ercoliani quale teatro principale del suo romanzo storico *Leutelmonte*) ebbe momenti di fama e di gloria. In esso Cacone (il nome, veramente, prometterebbe poco!), fratello di Ansoaldo e di Patone, e nipote di Desiderio re dei Longobardi, si rinchiuse quando nel 774 cadde per sempre il regno longobardo, si sostenne per due anni contro i Franchi comandati da Ismondo, e non si arrese che per fame, nel 776, a Marcario duca del Friuli, che seppe onorare quel valore sventurato; nel 1221 Federico II concesse quella rocca a Biemino di Manerba (nome restato al comune che comprende i paeselli — nascosti dietro quel monte — di Gardone, Solarolo, Montinelle, Balbiana e Pieve); nel 1275 della rocca s'impossessò Martino I della Scala; nel 1277 la presero i Bresciani, e la distrussero... per poi rifarla, come avvenne in cento altri luoghi. Nel 1438 la occupò il Piccinino per i Visconti; e la presero poi i Veneziani che, in cambio di distruggerla, lasciarono che si sfasciasse lentamente da sè, per decrepitezza. Quei ruderi erano divenuti ricovero di malviventi; e perciò il provveditore Soranzo li fece radere al suolo, per far fuggire gli uccellacci di rapina ordinando la distruzione del nido. Ora lassù, presso la grande croce, c'è il colonnello Chiarla, circondato dal suo stato maggiore, da trombettieri, da ciclisti, da contadini.

***

Che è? Perchè tutti gli ufficiali, ed i giornalisti, si affollano, a poppa, intorno al capitano di stato maggiore cav. Guglielmotti? Avviciniamoci anche noi.

« Non è certo — egli dice — con un piroscafo e con due barconi che un nemico tenterebbe mai un'impresa così difficile, qual'è quella di uno sbarco; ma nel caso nostro si tratta di un esperimento molto ridotto, inteso a sperimentare più la valentia dei ciclisti, che non la nostra bravura. Il tema ci lascia scegliere un punto qualunque di sbarco sulla costa bresciana: questa è molto estesa, ma lo diviene meno se escludiamo la parte montuosa, ove uno sbarco non sarebbe mai consigliabile, perchè pericoloso e difficile e non potrebbe avere un obbiettivo immediato. Resta la parte pianeggiante che dalla riviera fra Gardone e Salò va alla penisola di Sermione. In questa parte due punti si presentano notevoli: il bivio di Tormini, ove c'è un importante nodo tranviario, ed ancor più Desenzano, ove la ferrovia è molto vicina al lago, percorrendo un viadotto che facilmente si potrebbe distruggere. Il nemico farà assai probabilmente lo stesso ragionamento; ma converrà vedere se si riesce ad eluderlo, tentando un falso sbarco in un punto, e cercando invece di sbarcare in quello che è il più importante. Il falso sbarco sarà convenientemente tentato verso il piccolo porto di San Felice di Scovolo, perchè i ciclisti dovranno poi, quando ci vedranno dirigerci su Desenzano, fare da questo punto un lungo giro per raggiungerci nuovamente ».

***

Intanto (poichè, come abbiamo già detto, noi Austriaci dobbiamo fingere di venire da Peschiera), abbiamo girata la penisola di Sermione; e più d'uno ricorda il verso di Catullo:

> Peninsularum, Sirmio, insularumque ocelle,

od i versi di Carducci:

> Ecco la bella Sirmio nel lucido lago sorride
> Fiore delle penisole;

e osserviamo che mentre la penisola continua a sorridere col suo bel manto d'olivi, gli uomini vanno strappando a brani quel manto, per fabbricarvi delle villette che sono altrettanti pugni negli occhi.

Girata la punta, salutati quei ruderi ai quali, in mancanza di meglio, fu imposto il nome di « grotte di Catullo », poco dopo le 7 entriamo nel golfo di Peschiera, non lievemente agitato da un *réfolo* improvviso. Più d'una signora pensa che la guerra, anche finta, presenta sempre qualche pericolo; ed un professore cerca di consolarla ricordandole che la cosa era prevista; che tutti sanno che il Garda qualche volta si gonfia come il mare; che è vecchio di molto il verso di Vergilio:

Colle e torre di Solferino.

> Fluctibus et fremitu assurgens, Benace, marino;

e che Giovanni Prati aspetta ancora la risposta delle domande da lui rivolte al Garda:

> Figlio del mare,
> Garda amoroso
> Nel tuo riposo,
> Garda terribile
> Nel tuo furor,

> Perchè sollevi
> Quelle onde nere?
> Perchè le lievi
> Mobili aurette
> Muti in bufere?

I due barconi, colle vele gialle e rosse, s'avanzano a stento, fra onde rabbiose; il capitano grida « tira sotto la cima, attracca »; si riesce infine ad attaccare i due barconi, con corde, al piroscafo; ma una delle corde si spezza; la manovra ricomincia; si sostituisce alla corda spezzata una corda metallica; si parte; ed i due barconi, docili e contenti, ci seguono, infischiandosene sonoramente del vento e delle onde contrarie.

Ponte-viadotto di Desenzano.

* * *

Ma attenti! Abbiamo girata la punta; siamo scoperti. Che splendido quadro offre la Rocca, così animata, così viva! E con quale velocità i bersaglieri salgono in macchina per la stradetta traverso i Monti del Sasso (due immani speroni rocciosi, che formano come gli spalti della Rocca), e scendono a salti per la china colla bicicletta piegata sulle spalle!

Sono passate di poco le otto, e noi andiamo avvicinandosi agli Scogli dell'Altare, alla spiaggia di San Felice di Scovolo; i bersaglieri, preceduti dai tenenti Lombardo e Rudelli, scendono nei due barconi, si staccano dal piroscafo (che s'è fermato), e avanzano verso la sponda a forza di remi; ma sono accolti da una fitta, continua, invisibile fucileria, da colpi sparati con quella maledetta polvere senza fumo, che non ci lascia neppur il piacere di sapere da qual parte viene la palla che ha l'incarico di ammazzarci. Sul colle, fra gli ulivi, si vedono scendere come fulmini i bersaglieri, i volontarî ciclisti; balzano di sella; si nascondono dietro gli alberi; si buttano ventre a terra; e sparano come indemoniati; ed i colpi s'affittiscono, di dietro al Casone, dalla località Crosti; si sono concentrati tutti lì, lì son corsi i volontarî ciclisti da tutta la riva per la quale erano sparsi. Lo sbarco è impossibile; dal piroscafo si sventola la bandiera gialla.. la bandiera della ritirata.

* * *

— Dunque... sconfitti?

Eh! No! Questa è stata una finta. Siamo venuti qui per concentrare in questa località tutti i difensori della sponda bresciana; ed ora tentiamo lo sbarco in un punto nel quale la sponda è restata sguarnita.

I bersaglieri sono ritornati a bordo; i barconi sono di bel nuovo tirati a rimorchio; i ciclisti, dopo averci salutati con quattro colpi di congedo, ci seguono attentamente. Il *Depretis* passa tra la Punta Bella e l'Isola di Garda, e volge decisamente a settentrione. « Andiamo a Riva? » chiedono i Trentini. « No, andiamo, per ora, a Salò », risponde qualcuno.

Siamo infatti davanti allo splendido golfo di Salò, ed alla splendidissima riviera benacense, che va ogni giorno più diventando un'oasi tedesca in terra italiana; il *Depretis* s'avanza; ed una signorina (che non ha patito il mal di... lago) mormora:

> Ma incontro le porge dal seno lunato a sinistra
> Salò le braccia candide,
> Lieta come fanciulla che in danza entrando abbandona
> Le chiome e il velo a l'aure,
> E ride e getta fiori con le mani piene e di fiori
> Le esulta il capo giovane.

Ma il vecchio *Depretis*, insensibile e scortese davanti a tanta bellezza, volta le spalle alla « fanciulla », piega decisamente verso sud, e volge la prora a Desenzano.

Così — pensa chi dirige la manovra — noi arriveremo là, a mattina della città, presso il bersaglio, e sbarcheremo comodamente. Noi dobbiamo percorrere 13 chilometri per acqua; i ciclisti, per giungere fin laggiù, dovrebbero percorrere 16 chilometri per terra, per strade accidentate, e rese peggiori dalle piogge di questa notte. Non ci precederanno!

E via! Giunti verso la sponda, i bersaglieri scendono nei barconi, si siedono sul fondo, e formano, coi loro berretti, come un tappeto rosso. « Sembrano — osserva il buon Berto Barbarani — cesti di fragoloni! » Luigi Buffoli (che era a bordo nella sua qualità di generale in capo dei cooperatori), sentendo parlare di « ceste di fragoloni » corre per comperarli per la sua Unione Cooperativa. Ma che è? Ricominciano le fucilate? I ciclisti ci hanno preceduti; sparano; altri ed altri sopraggiungono; e quando i due barconi sono presso terra, sbucano ciclisti da ogni albero, da ogni infossatura, i quali circondano quei tanto bravi giovanotti bersaglieri, ben lieti... di aver perduto, visto che, provvisoriamente, non erano italiani.

Lo sbarco, adunque, non era riuscito: e l'esperimento dimostrò che, per un servizio di avanscoperta, che per un servizio che sopra tutto richieda celerità, i corpi di ciclisti, i volontarî ciclisti, potrebbero essere di non lieve utilità; e i tiri fatti subito dopo al bersaglio provarono che anche dopo una forte pedalata si può conservarsi buoni tiratori; e questo affratellamento fra militari e borghesi (tutti fratelli vestiti in modo diverso) fu un nuovo vincolo fra ci-

Castello scaligero di Sermione.

clisti ed esercito, uno di quei vincoli che si sono andati di recente maggiormente restringendo fra esercito e Touring a Siena, a Roma, alla Spezia.

E s'è dimostrato anche che il ciclismo italiano non è un pedalare per pedalare, non è l'arte per l'arte, ma va sempre più estrinsecando il programma del Touring: *vi et mente*: conoscere la patria... e difenderla.

OTTONE BRENTARI.

NOTE ED APPUNTI.

Il capitano Angherà.

Il signor M. P. Negrotto pubblica, nella *Provincia di Brescia* sui volontarî ciclisti un articolo da cui togliamo le seguenti notizie ed osservazioni:

" L'Inghilterra, quantunque tutelata da una potentissima flotta e da formidabili difese permanenti, tuttavia per la grande estensione delle sue coste ha da parecchi anni creduto necessario di completare la sua difesa marittima con reparti ciclistici rapidamente spostantisi da uno all'altro dei punti più atti ad uno sbarco nemico. Ogni battaglione infatti del suo esercito, composto, come ognuno sa, di volontarî soltanto, trae dai suoi effettivi, una sezione ciclistica composta di un ufficiale, di un sotto ufficiale, di un trombet-

tiere e di una ventina fra caporali e soldati. Inoltre a Londra, con elementi scelti fra gli abitanti della *city* e dei suoi dintorni, si è costituito un battaglione permanente ciclistico, comandato da un ufficiale superiore e composto di tre compagnie, della forza di un centinaio di macchine ognuna. L'innovazione inglese, dimostratasi nelle replicate esperienze successive così pratica ed utile, colpì la mente d'un nostro distinto ufficiale, il capitano Annibale Angherà, un valoroso e reduce d'Africa ed attualmente applicato al Comando del corpo di Stato Maggiore in Roma. La nostra Italia ha coste non meno estese e sinuose di quelle dell' Inghilterra senza, pur troppo, possedere una flotta e delle fortificazioni così potenti e numerose come quelle della ricca Albione. Di più le sue principali linee di comunicazione longitudinali si svolgono presso la costa e sono quindi soggette a facili sorprese e distruzione da parte del nemico, distruzioni arrestanti d'un tratto il movimento di mobilitazione e di adunata. Lo stesso inglese Calwel nel suo libro " Gli effetti del dominio del mare „ cita come esempio classico la grande vulnerabilità delle linee ferroviarie sulla nostra Riviera di Levante. Questo sfruttamento dei ciclisti quindi dovrebbe tornare utile sopra tutto al nostro paese. E ciò presso a poco sostiene appunto l'Angherà in un suo articolo pubblicato con le iniziali U. A. nell'*Italia Militare*.

" Nell'agosto del 1900 ai campi di Brighton si procedette ad un esperimento ciclistico su vasta scala. Da una distanza di più di 200 chm. furono lanciati contro le ali di un supposto corpo invasore, sbarcato di fresco, numerosi reparti montanti su biciclette ed al caso pratico risultò, che essi avrebbero potuto ostacolare e rallentare enormemente l'avanzata dell'avversario. Il felice esito di quest'esperimento diede luogo ad una brillante conferenza tenuta il 22 maggio 1901 al Circolo degli ufficiali in Londra dal generale sir. J. Mauriec ed a diversi importanti studî del Newington, ufficiale volontario ciclista e reduce dalla campagna anglo-boera, del tenente colonnello Balfour e del colonnello Lonsdale Hale. In questa conferenza ed in questi studî veniva espressa l'ardita idea di una enorme armata di 100 000 ciclisti spostantesi rapidamente da un mare all'altro per rendere dovunque impossibile anche i grandi sbarchi. Fu allora, in quello stesso 1901, che l'Angherà lanciò dalle colonne della *Patria* un caldo appello ai turisti italiani, appello che la Direzione del nostro Touring Club volle subito riprodurre nella sua bellissima *Rivista* „.

I ciclisti volontarî.

D'una sua intervista col capitano Annibale Angherà, nel *Corriere della Sera* Ottorino Raimondi dà relazione in un' assai interessante corrispondenza.

Dopo aver parlato di quanto su tale argomento si fa in Inghilterra, l'intervista così continua:

— " E qualche cosa di simile si potrebbe fare in Italia?

— " Si dovrebbe fare. Per ora in Italia ci limitiamo a istruire in tutti i corpi dell'esercito un dato numero di soldati pel servizio ciclistico, che vengono prenotati per questa loro qualità; ma in congedo non essendo, in generale, possessori di macchine, perdono la loro virtuosità ciclistica. E poi ben altro è da tentare; l'epopea dei volontarî italiani non può essere finita; un corpo numeroso di volontarî ciclisti potrebbe essere una realtà.

— " E come costituirlo?

— " Con riparti di milizia mobile e milizia territoriale sfruttando l'abilità di ciclisti sottoposti ad obblighi militari ed il materiale di macchine di loro proprietà. Tutti i ciclisti in congedo ripresentandosi alle armi, rinunzieranno allo zaino per la bicicletta.

— " Bicicletta rigida? domandai.

— " Sì, rigida, almeno fino a quando non sia popolarizzata anche fra i borghesi la bicicletta pieghevole, cosa facilissima accordando ad esempio alle biciclette pieghevoli un esonero di tassa in considerazione dell'uso militare cui sarebbero destinate. La difficoltà non consiste nel trovare uomini e macchine adatte; ma nel sapere organizzare. Ma tutto si supera. Innanzi tutto il reclutamento si può fare fra i giovani dai 17 ai 20 anni; fra i militari in congedo illimitato fino al 39° anno e fra i definitivamente congedati oltre i 40 anni. Di più fra i riformati, che sono 70 000 ogni anno, si ritroverebbe una grande percentuale atta al serv'zio ciclistico da abituare alla grande agilità sulle macchine ed al tiro a segno. I volontari ciclisti sarebbero organizzati in compagnie da 50 a 100 uomini militarmente, ma liberamente e modernamente.

— " E il cómpito in caso di guerra?

— " Innanzi tutto quello delle compagnie ciclistiche dell'esercito permanente che sono in testa ai corpi regolari; poi quello di arrivare più solletici e numerosi alla frontiera e alle coste. Tre o quattro mila ciclisti possono marciare su una via, compiendo tutte le operazioni che valgono ad ostacolare l'avanzata del nemico, affondando barche nei canali, tagliando strade, incendiando boschi, rompendo ponti, impedendo i piccoli sbarchi, segnalando ed ostacolando i grossi, combattendo il nemico, ripiegando sui più grossi nuclei di difesa, proteggendo la ritirata per la facilità di sparire sollecitamente davanti a nemico avanzante. Insomma i cómpiti possono essere svariatissimi ma anche importantissimi: tutti quelli nei quali occorre una velocità che non si ha con la cavalleria e nemmeno col treno, che è consentita anche da chi non è molto forte di gambe, e in caso di guerra la velocità è tutto „.

— " E ci si arriverà a questa organizzazione?

— " Ci si arriverà, concluse il capitano Angherà. La riunione di Brescia, primo rudimentale esperimento di mobilitazione, dirà la prima parola e il resto verrà per forza di cose „.

Utilità dei ciclisti in guerra.

La *Tribuna*, commentando l'esperimento tattico sul Garda, pubblica un articolo firmato *Il caporale*, che così conclude:

" Il solo fatto che migliaia di ciclisti, *vera odierna fanteria montata*, possano in un lampo percorrere distanze favolose, che una cavalleria non riesce a compiere nemmeno nel quadruplo di tempo con altre dificoltà logistiche e tecniche, non è argomento bastevole ad indurre di ricercare una soluzione adatta che consenta di utilizzare in grande scala siffatta *condensazione* nello sprigionamento della forza bellica?

" E non solo le odierne masse ciclistiche potranno rapidamente accorrere sui punti minacciati, ma compiere altresì arditissime operazioni *secondarie* di guerra, quali l'impossessarsi di una stazione, l'interrompere una ferrovia, il sorprendere convogli, il buttarsi inopinatamente sul fianco o sul tergo di truppe in marcia (come già fu provato nelle grandi manovre del 1903), il precedere il grosso delle truppe per prevenire il nemico su di una posizione ed affermarvisi fino ad ottenere rinforzi, l'esplorare anche, a più e più giorni di marcia, il terreno, ecc.

" Si dirà che non in tutti i terreni può andare la bicicletta. Ma essa è pieghevole ed in terreno rotto il soldato la piega e se la pone a mo' di zaino e via per qualunque erta montagna.

" Si dirà che per certe operazioni si richiedano forze rilevanti. Ebbene che costa ad avere reggimenti e brigate cicliste? Il cavallo di acciaio non mangia!

" Si dirà che la fanteria ha spesso bisogno di essere sorretta. E ci sia lecito di chiudere col dire che non vedremmo nessuna esagerazione verniana se al seguito di masse ciclistiche si ponessero un dì piccoli cannoni (come quelli da montagna) trascinati da automobili e su di essa postati. Sarebbe una fusione pienamente *odierna* delle tre armi insuperabili per consistenza e velocità!

" Sarebbe il connubio della *forza* col *vento!* „

Le squadre di volontari.

Dalla *Sentinella Bresciana* togliamo i seguenti particolari sulla formazione e partenza delle squadre ciclistiche dell'*Audax* verso il campo dell'esercitazione tattica.

La riunione ebbe luogo alla Crocera di San Luca.

Lungo una parete sono disposti i fucili delle squadre, per la maggior parte fucili modello 1891 ed alcuni moschetti. I ciclisti man mano che arrivano si presentano al capitano cav. Berruto che ne prende nota sopra un suo registro. Ognuno prende il fucile, passa dinanzi ad un caporale che gli consegna due pacchi di cartucce a salve, riceve dal conte Leonardo Martinengo il bracciale rosso e si dispone colla bicicletta per la partenza.

Un ordine è dato ed i volontari escono dalla Crocera.

I bersaglieri si dividono in tre plotoni e si distanziano perchè i volontari abbiano campo di allinearsi fra loro. I caporali corrono qua e là, danno mano alle pompe per gonfiare qualche gomma poco rassicurante, gli ufficiali fanno la chiamata delle squadre, mentre il simpatico colonnello Chiarla, col suo fare cortese, affabile, di buon camerata, passa fra gli *audaces*, esaminando una giberna, raddrizzando un fucile, parlando con entusiasmo della tattica che fra poco si svilupperà. Frattanto, mentre la notte si è del tutto eclissata e un'alba limpida e tersa è spuntata ad illuminare la scena di una luce tranquilla ed azzurra, il piccolo esercito, la compagnia dei volontari ciclisti è schierata in bell'ordine, lungo il Corso, col fronte verso San Luca.

1. *Plotone:* Comandante tenente Ricchieri conte Ernesto; Sezione di Brescia, n. 20 inscritti - Sezione Casalbuttano, n. 6 - Sezione Spezia, n. 4 - Sezione Bologna, n. 4.

2. *Plotone:* Comandante ten. Bruno Pietro; Sezione Firenze, n. 6 inscritti - Sez. Genova, n. 6 - Sez. Busto Arsizio, n. 6 - Sezione Savona, n. 5 - Sez. Legnano, n. 3 - Sez. Reggio Emilia, n. 6 - Sez. Bergamo, n. 6.

3. *Plotone:* Comandante tenente Andriani Oronzio; Sezione Varese, n. 6 inscritti - Sez. Lodi, n. 6 - Sez. Roma, n. 6 - Sezione Sondrio, n. 6 - Sez. Forlì, n. 1 - Sez. Milano, n. 6.

4. *Plotone:* Comandante tenente Gabbi Orfeo; Sez. Pisa, n. 6 inscritti - Sez. Somma Lombarda, n. 6 - Sez. Lecco, n. 6 - Sezione Cornedo, n. 6 - Sez. Verona, n. 6 - Sez. Torino, n. 5.

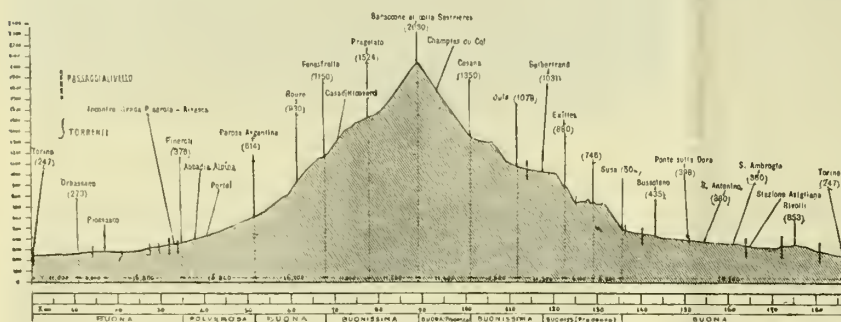
Uno squillo è lanciato, un comando viene dato; il colonnello passa in rassegna la compagnia seguito dal cap. Berruto e dal capitano di Stato Maggiore cav. Guglielmotti. Il silenzio è interrotto soltanto dalle esclamazioni d'ammirazione dei presenti, l'animo dei quali è tutto preso dal bellissimo spettacolo. Poi un altro squillo, un altro comando: i plotoni fanno una conversione si dispongono di fianco... Un ultimo squillo, in macchina e via!

Un lungo applauso scoppia irrefrenabile, entusiastico; un grido: *Viva i bersaglieri, viva i volontari ciclisti!*

Circuito di praticità per motociclette

promosso dal Touring Club Italiano sul percorso

Torino-Pinerolo-Fenestrelle-Colle-Sestrières-Oulx-Susa-Torino.

Questa seconda prova di praticità, promossa dal Touring, e diretta dall'egregio capoconsole per Torino cavalier A. Rostain, si è brillantemente svolta e felicemente compiuta il 3 luglio, in una bella e limpida giornata, una di quelle felici giornate che sono da sè stesse un eloquente invito alla montagna.

Profilo del circuito.

Per la Direzione del Touring intervenne il capoconsole generale aggiunto signor Oreste Gorla.

La partenza venne data alle ore 7 del predetto giorno, dalla barriera di Orbassano a Torino, dal capoconsole cavalier A. Rostain, che era coadiuvato dai zelanti consoli signori Grosso, Florio, nob. Chiroli.

Lungo il percorso si notarono grande curiosità del pubblico, ed una intensa animazione, specialmente nei paesi traversati, nei quali la sorveglianza ed il controllo erano affidati a generosi soci del Touring, i quali prestarono un servizio ottimo, che servì a prevenire ed evitare qualsiasi pericolo ed inconveniente.

Al Colle Sestrières (m. 2160) s'erano dati convegno numerosi turisti. Erano saliti lassù varî automobili, recanti molte signore.

Fotografie del prof. F. Seves di Pinerolo.
Il *Baraccone* di Sestrières in estate.

Gli arrivi e le relative partenze erano sorvegliate dal capoconsole di Pinerolo cav. avv. Amedeo Brignone e dai consoli signori Torelli e Verdun di Cantogno.

Allegra assai riuscì la colazione dei 32 gitanti, lieti di aver superata con tanta facilità la grave salita, e felici al pensiero di trovarsi ora davanti una continua discesa.

Le partenze per il ritorno ebbero luogo dalle 13 alle 13,25. Una breve sosta ebbe luogo a Susa, sotto il controllo dei consoli signori Aymale ed avv. Negro.

Alle 15,4 alla barriera di Francia a Torino giunse primo il signor Giuppone.

Il controllo d'arrivo era tenuto dal capoconsole cavalier Rostain, e dai consoli Grosso, Florio, nob. Chiroli.

Il servizio d'ordine era disimpegnato assai bene dai soci della società ciclistica La Torino.

Il Colle di Sestrières (metri 2160), aperto tra il prolungamento della costa nord ovest della Punta Rognosa, ed il fianco sud est del Monte Fraitene, mette in diretta comunicazione l'alta valle della Dora Riparia colla parte superiore della valle del Chisone, ed apre perciò una via sussidiaria dalla pianura piemontese, per il colle del Monginevra, alla Francia.

La casa cantoniera che è alla sommità del colle, si chiama *Baraccone;* ed è in essa una delle prime cassette di riparazione poste dal Touring.

La strada (chm. 66), che da Pinerolo per Abbadia Alpina, Parte, San Germano, Villar Perosa, Pinasca, Perosa Argentina, Meano, Boure, Mentoulles, Fenestrelle, Asseaux,

Il *Baraccone* di Sestrières d'inverno.

Pragelato sale al colle, donde scende a Cesana, è assai pittoresca, ed anche interessante per i costumi artistici delle donne.

Il panorama del colle è limitato dalle alte montagne che fiancheggiano le sorgenti della Dora e del Chisone. Verso ovest, traverso le depressioni di quelle vette (che raggiungono i m. 3000 d'altezza), si vedono spuntare le ardite e bianche cime del Pelvoux nel Delfinato.

Osservazioni ed appunti di indole tecnica sulle macchine che vi parteciparono al circuito.

La Direzione generale del T. C. I. volle un anno fa promuovere una prova di praticità per motociclette che, con brillanti risultati, il 26 luglio 1903 si svolse sul percorso Susa-Moncenisio (vedi *Rivista* settembre 1903) ed affidò a me il delicato cómpito di organizzare la gita e di riferire sui risultati. Si degnò poi di accogliere e di ap-

poggiare il mio suggerimento che una seconda prova dovesse questo anno effettuarsi su di un percorso più lungo ed accidentato che non fosse quello della prima prova, che servisse a completare e al caso a confermare la praticità o meno di questo moderno ed economico mezzo di locomozione.

Fanciulle della Valle del Chisone.

Seguirò in questa seconda relazione l'ordine ed il sistema tenuto nella prima (vedi *Rivista* ottobre 1903, pag. 352) e cioè poserò nettamente due domande, nelle cui risposte dovranno compendiarsi i fini che con questa seconda prova si sono prefissi:

1. Quale è la potenza più conveniente del motore da applicarsi?

2. Quale è il sistema di trasmissione più semplice, sicuro e di maggiore rendimento da impiegarsi fra il motore e la ruota motrice?

*
* *

Al primo quesito corrisponde pienamente, anche in questo anno, il giudizio espresso l'anno scorso e cioè: « che un motore della forza *da due a tre cavalli* sia quello che più si confà alla motocicletta da viaggio, anche per regioni montuose ». E questa opinione di allora, dall'esame attento

Il cronometraggio alla partenza.

della tabella di classifica dei concorrenti, annessa a questa relazione, viene avvalorata, poichè rileviamo che su 39 iscritti quattro (i n. 15, 19, 33, 34) si presentarono con motori di forza superiore ai 3 HP e che quantunque riescissero a ben piazzarsi come tempo nel compiere il percorso, la classifica per merito di minor consumo di benzina fu per loro disastrosa. Il 1° arrivato fu per la benzina classificato 26°, il 4° arrivato 21°, il 7° arrivato 2° e l'8° arrivato il 19°!

*
* *

La risposta al secondo quesito, quella cioè di sapere quale sia il sistema di trasmissione da preferirsi, riesce quest'anno, se non più facile, più breve, date le poche varietà di tipi presentati:

Specchietto dei cartecipanti alla prova.

Inscritti	N. 39
Partenti	» 37
Arrivati al Colle Sestriéres . . .	» 31
Compiuto tutto il percorso nel tempo massimo	» 26
Compiuto il percorso oltre il tempo massimo	» 1
Ritiratisi durante il percorso . .	» 10

SISTEMA DI TRASMISSIONE	Partenti	Arrivati nel tempo massimo
Con cinghia piatta	8	8
» » trapezoidale	24	16
» catena e cambio di velocità . .	4	2
» cinghia trapezoidale e cambio di velocità	1	—
Totale N.	37	26

Da queste tabelle rileviamo come su 39 macchine iscritte (37 partenti) soltanto 5 fossero munite di trasmissione speciale con cambiamento di velocità. Di queste 2 soltanto

La partenza.

compierono tutto il percorso (n. 11 e 19; il 19. per le cause favorevoli a cui più sotto accennerò, brillantemente e con buon tempo, il n. 11 impiegandovi ore 9,20 e passando al traguardo pedalando!

Per potere con ordine e con la stessa uniformità di criteri della precedente relazione, crederei non fuori luogo ricordare le conclusioni a cui portò la prova dell'anno scorso e precisamente:

a) Doversi abbandonare le cinghie ritorte;

b) Non presentare la trasmissione rigida (catene od ingranaggi) quella elasticità e dolcezza di andamento desiderata, e quindi essere anche essa da abbandonare;

c) Doversi dare la preferenza alla cinghia piatta anzichè alla trapezoidale, che è dura e causa attriti eccessivi e quindi dà cattivo rendimento;

d) Essere desiderabile di veder presto applicato alla trasmissione a cinghia un innesto a frizione che permetta

I partecipanti al circuito.

l'avviamento della motocicletta da fermo anche nelle salite e che negli svolti in salita permetta di rallentare l'andatura senza togliere l'accensione al motore;

* * *

a) Alla prima previsione, se così possiamo chiamarla, i fatti risultanti dalla prova odierna hanno pienamente corrisposto. Delle 39 macchine iscritte, non una era munita di cinghia ritorta, mentre nella prova precedente ve ne erano 6 su 27;

b) Come vada decadendo il sistema di volere, a guisa degli automobili, rigida la trasmissione, lo prova il fatto che su 39 iscritte 4 sole furono le macchine che si presentarono munite di catene od ingranaggi e che due soltanto

I partecipanti al circuito considerati sotto un altro punto di vista!

arrivarono (come ho già fatto rilevare): il n. 19 con motore di 3 e mezzo HP in ore 5,39, ed il n. 11 in ore 9,20;

c) La poca flessibilità, lamentata l'anno scorso, della cinghia a sezione tronco-conica, è stata quest' anno attenuata sia con una concia speciale data al cuoio, sia sostituendo al cuoio una cinghia di gomma, anch'essa di forma trapezoidale con inserzione di tela, come per i pneumatici.

Questa miglioria nella costruzione della cinghia, insieme all'opinione che una cinghia così foggiata non possa slittare, ne hanno largamente favorita l'applicazione; vediamo quindi che su 37 macchine partenti ben 25 sono provviste di cinghia trapezoidale!

L'esame attento della tabella di confronto fra partenti ed arrivati nel tempo massimo, ci induce a ritenere come non sia completamente giustificata l'opinione generale essere questa cinghia la migliore, poichè noi vediamo che delle 25 macchine con cinghia trapezoidale partite, 9 rimasero per istrada, mentre che *tutte* le macchine con cinghia piatta raggiunsero la meta!

Facendo rilevare questo fatto, non voglio nè posso asserire che causa prima ed unica delle 9 macchine, con cinghia tronco-conica non arrivate nel tempo massimo, sia stata la cinghia stessa. (Una di queste motociclette era anche munita di cambio di velocità). Le difficoltà di un controllo

Il presente e il passato.

tecnico su tutto il percorso, cioè fatto da periti in materia che possano, indipendentemente dalle piccole bugie dei concorrenti, giudicare delle vere cause delle fermate (poichè è provato che nessun motorista, quando gli sarà possibile farlo, attribuirà la causa delle sue *pannes* a difetto della sua macchina o ad incapacità sua di condurla, ma che 99 volte su 100 automobilista o motorista vi giurerà che la causa del suo appiedamento è dovuta ai... pneumatici) hanno messo la commissione aggiudicatrice in condizione di non poter asserire con sicurezza e precisione a quanti dei 9 summenzionati possa la trasmissione avere contribuito da obbligarli a ritirarsi. Il fatto che tutti i partenti provvisti di cinghia piatta felicemente e con buoni risultati arrivarono,

Automobili al Colle di Sestrières.

lascia credere che alla fortuna di questi ultimi concorse anche il sistema di trasmissione! Quindi questo conferma l'opinione esposta nella relazione del 13 agosto 1903, *doversi cioè preferire la cinghia piatta* (da 25 mm. di larghezza

portata questo anno a 35 mm.) la quale per la sua flessibilità meglio e con minore perdita di energia si presta a trasmettere il lavoro dal motore alla ruota posteriore.

c) Al desiderio espresso, di vedere cioè applicato alle motociclette un organo che permetta di dolcemente innestare o distaccare il motore dalla trasmissione, uno solo dei partecipanti ha corrisposto (il n. 19) presentando una macchina, risultato di studî e di profonde osservazioni di un buon ingegnere meccanico, adatta a superare forti pendenze ed ogni accidentalita di strada, ma a mio parere, per le complicazioni applicatevi, accessibile soltanto alle buone borse ed ai... provetti meccanici! Il geniale modello n. 19 ha motore dichiarato di 3 e mezzo HP (che io chiamerei piuttosto 4 HP), raffreddamento ad acqua con radiatore così detto a *nid d'abeille*, cambio con due velocità, innesto a frizione... *un vero automobile su due ruote*, ammirabile, se si considera che questo po' po' di meccanismi si trovi compreso nel peso di soli 92 chg. e che a questo insieme non è stata tolta una certa grazia ed eleganza di forma!

Nessuna altra macchina, fra le arrivate, presentò qualcuna di quelle particolarità degne di studio e di osservazione che resero notevole, nel concorso del 1903, la motocicletta Amstoutz di Besançon.

La tendenza dei costruttori di abbandonare i cambi di velocità ed i sistemi di *debrayage,* più che ad un convincimento di poca utilità, deve attribuirsi alla riluttanza dei costruttori stessi di introdurre nei loro prodotti dei meccanismi delicati che, affidati a mani spesso inesperte (più del 90 per cento dei motoristi ignorano le funzioni delle diverse parti della macchina che li trasporta!) comprometterebbero certamente il nome e la fama della loro casa! Io so di motoristi, muniti di cambiamento di velocità, che a causa degli elementi di accumulatori scarichi o di difettosa carburazione, sentendosi ridotta la potenza del motore, anzichè ricercarne le cause e ripararvi, attaccarono la piccola velocità lasciando che il motore assumesse velocità vertiginose sino a che, per l'eccessivo riscaldamento, dovuto alla mancanza di adeguata ventilazione, furono costretti a fermarsi e... constatare la perdita irremissibile del motore! So di altri che passando da una velocità all'altra *rasarono* più volte i denti del loro cambio di velocità e di altri ancora che innestando troppo bruscamente motore e trasmissione, contorsero assi o ruppero cinghie o andarono a gambe levate, imprecando al costruttore, mentre avrebbero dovuto attribuire il malfatto alla loro imperizia!

Si comprende che al cospetto di tali prodezze il costruttore vada cauto nel complicare la struttura delle sue macchine, le quali tanto più saranno apprezzate dai clienti e tanto più troveranno diffusione, quanto minore sarà in esse la probabilità di guasti, sieno questi guasti imputabili a cattiva od imperfetta costruzione o alla imperizia di chi la macchina conduce!

E quantunque io continui a credere che un sistema di innesto a frizione qualsiasi, purchè solido ed a buon mercato, si possa e si debba presto applicare, allo stato attuale delle cose non posso che fare plauso ai costruttori che con l'adozione della semplice cinghia ridussero alla più facile e sicura espressione il problema della trasmissione. Senza essere costruttore o provetto meccanico è facile comprendere come un'innesto a frizione, sia esso situato presso il *carter* del motore o nel mozzo della ruota posteriore, a causa del limitato spazio e peso che può essergli concesso, non è facile possa racchiudere tutte quelle qualità e pregi che ad un razionale e buon funzionamento si addicono, e cioè innesto graduale senza scosse, che non riscaldi coll'uso e non si consumi, e che nel caso di usura sia facilmente regolabile, nel cui interno non possa penetrare nè polvere nè olio, che sia solidissimo per uscire vittorioso dalle prove

Classifica in base		Turista		Costruttore della motocicletta		Motore			Trasmissione	Peso del turista	Peso motocicletta	Partenza	Totale tempi neutralizzati	Arrivo	Tempo impiegato	Velocità media all'ora	Consumo benzina
al minor consumo	al tempo impiegato	N. d'iscrizione	Cognome e Nome	Ditta	Città	Marca	Forza	Accensione		chg.	chg.	alle ore		alle ore		chm.	litri
9°	19°	3	Pavesi Primo . . .	Stucchi e C. . .	Milano . .	Stucchi e C.	2 3/4	Accumul.	Cinghia trapezoidale	64	69,8	6,59'	2h 30	16,20'	6h 51'	27,5	6,750
8°	17°	4	Leidi ing. Carlo . .	» » . .	» . .	» »	2 3/4	Magnete	» »	68	68,9	6,59'	2h 56'	16,40'	6h 45'	29	6,700
12°	24°	6	Bellorini Enrico . .	Adler Fahrradwerke .	Francoforte	Adler . .	3 —	»	» »	68	70	7 —	0h 37'	16,27'	8h 50'	21	7,250
18°	22°	7	Bonardi Lodovico . .	Bonardi . . .	Torino . .	Primus . .	2 1/2	Accumul.	» »	62	59,3	7, 3'	2h 31'	18, 4	8h 30'	22	8 —
14°	11°	8	Accossato geom. Ed.°	Joh. Puch. . .	Graz. . .	J. Puch . .	3 —	Magnete	» piatta . . .	68	72,5	7, 3'	3h 52'	17, 2'	6h 7'	30,5	7,500
3°	13°	9	Patrone Giovanni . .	M. Türkheimer.	Milano . .	Türkheimer	4 —	Accumul.	» trapezoidale .	63	60	7, 5'	3h 22'	16,42'	6h 15'	30	5,750
20°	25°	11	Ferraris Augusto . .	Ferraris . . .	» . .	Peugeot .	2 —	»	Catena (cambio vel.)	56	61,7	7, 6'	2h 43'	19, 9'	9h 20'	20	8,500
15°	15°	12	Sigismund Paolo . .	Adler Fahrradwerke .	Francoforte	Adler . .	2 1/2	Magnete	Cinghia piatta . .	73	68,5	7, 6'	3h 32'	16,56'	6h 18'	29.5	7,500
6°	16°	13	Servolini ing. Carlo .	» » . .	»	» . .	2 1/2	»	» »	62,5	72,5	7, 7'	3h 24'	16,56'	6h 25'	29	6,500
23°	10°	14	Galeppi Adolfo . .	C. Mantovani & C. . .	Torino . .	Invicta . .	3 —	Accumul.	» trapezoidale .	58	65	7, 7'	3h 26'	16,18'	5h 45'	32,5	9,250
24°	7°	15	Tapella Enrico . . .	Zurcher, Lüthi & C. .	S.t Aubin .	Zédél . .	3 1/2	»	» »	66	78	7, 9'	3h 41'	16,27'	3h 37'	33,5	10,750
22°	3°	17	Quaranta Natale . .	C. Mantovani & C. .	Torino . .	Invicta . .	3 —	»	» »	55	61,4	7,10'	5h 35'	17,45'	5h —	37,5	9 —
19°	8°	19	Attredo Antonio . .	Gilardini-Savant	» . .	Gilardini .	3 1/2	Magnete	Catena (cambio vel.)	57	92	7,11'	3h 36'	16,26'	5h 39'	33	8,500
17°	5°	20	Casassa dott. Adolfo	Maison Sarolèa .	Herstal . .	Sarolèa . .	2 3/4	Accumul.	Cinghia trapezoidale	72	59	7,11'	4h 2'	16,30'	5h 17'	35,5	7,800
13°	21°	22	Borra Eugenio. . .	Beano M.. . .	Torino . .	» . .	3 —	»	» »	67	60,5	7,29'	2h 25'	17,29'	7h 35'	24,5	7,300
1°	6°	24	Ansaldi Marcello . .	» » . . .	» . .	» . .	2 1/2	»	» »	53	53	7,13'	3h 30'	16,17'	5h 34'	33,5	3,150
5°	12°	26	Camusso Alessio . .	Camusso e C. .	» . .	Buchet . .	2 1/2	»	» »	62	57	7,14'	2h 57'	16,20'	6h 9'	30,5	5,900
2°	9°	27	Carbone Lorenzo . .	» » .	» . .	» . .	2 1/2	»	» piatta . . .	59	55	7,14'	3h 28'	16,22	5h 40'	33	4,500
25°	18°	28	Rigat Felice . . .	Fratelli Rigat .	» . .	Fafnir . .	3 —	»	» trapezoidale .	57	52	7,15'	3h 42'	17,44'	6h 47'	27,5	(*)
16°	14°	29	Volpi prof. Isidoro .	Adler Fahrradwerke .	Francoforte	Adler . .	2 1/2	»	» piatta . . .	67	68	7,15'	3h 32'	17, 4'	6h 17'	30	7,750
4°	2°	32	Battagliotti Enrico .	Fabr. Nat. armes de guerre	Herstal . .	F.N.. . .	2 3/4	»	» » . .	68	66	7,17'	3h 35'	15,43	4h 51'	38,5	5,850
26°	1°	33	Giuppone Giosuè . .	Peugeot Frères .	Valentigney	Peugeot .	5 —	»	» trapezoidale .	63	59	7,17'	3h 48'	15, 4'	3h 59'	46,5	(*)
21°	4°	34	Reale Vincenzo . .	» . . .	»	» .	3 1/2	»	»	72	61	7,18'	3h 27'	15,57'	5h 12'	36	8,750
7°	23°	35	Cattaneo Angelo . .	Fabr. Nat. armes de guerre	Herstal . .	F.N.. . .	2 3/4	»	» piatta . . .	90	66	7.18'	2h 4'	18, 5'	8h 43'	21,5	6,600
11°	26°	36	Garneri Lino . . .	» » »	»	F.N.. . .	2 3/4	»	» »	70	66	7,19'	2h 12'	19, 4'	9h 33'	19,5	6,950
10°	20°	37	Costa Giuseppe . .	Peugeot Frères .	Valentigney	Peugeot .	2 1/2	»	» trapezoidale .	68	63	7,19'	2h 55'	17, 9'	6h 55'	27	6,830
								Non arrivato in tempo utile:									
—	—	5	Lorenzetti Paolo . .	Stucchi e C.. .	Milano . .	Stucchi e C.	2 3/4	Magnete	Cinghia trapezoidale	68	68,9	7 —	0h 45'	18,50'	11h 5'	16	7,500

(*) Arrivarono al traguardo con serbatoio della benzina aperto dopo essersi più volte riforniti durante il percorso.

che il turista inesperto gli farà subire, ecc. Queste difficoltà, non tanto facilmente sormontabili, ed anche il costo di un tale apparecchio, sono e saranno ancora per qualche tempo di ostacolo alla adozione di questo utile organo che tutti sentiamo mancare alla motocicletta per renderne più pratico e perfetto il maneggio.

* * *

Prima di terminare è doveroso che io faccia rilevare la regolarità di andamento che mi risulta tenuta durante tutta la gita da alcuni turisti, come i n. 3, 4, 8, 9, 20, 26, 27, ed il buon andamento pure ed il perfetto equipaggiamento

La partenza dei motociclisti dal Colle di Sestrières.

da vero turista dei gitanti sigg. Sigismund Paolo e ing Servolini Carlo (n. 12 e 13) giunti la vigilia in macchina da Milano e ripartiti pure in macchina il giorno stesso della prova ed il sig. prof. Isidoro Volpi console del T. C. I. di Robbio (n. 29), proveniente pure in macchina da Robbio; fare notare come il partecipante n. 32, con marca conosciutissima, ma che per la prima volta si presentava in gara, seppe con soli 2 e tre quarti HP tenere dietro al n. 33 primo arrivato, corridore famoso e temerario, fattosi, in occasione di questa prova, turista!!

* * *

Nel porre termine a questo mio breve rapporto, due domande, due dubbi quasi, mi assalgono.

Avrà questa seconda prova efficacemente giovato a indicare quale la via da tenersi per conseguire sempre migliori risultati nel campo pratico delle applicazioni di questo nuovo e comodo mezzo di locomozione?

La mia succinta e breve relazione sarà essa riuscita sufficentemente chiara e completa perchè i nostri egregi consoci possano, in base ai dati di fatto esposti, formarsi un retto criterio di tutto quello che tutto intorno vedono e sentono sulla praticità dell'impiego della motocicletta anche in paesi montuosi?

Alla prima domanda rispondo con sicurezza: *Sì*.

Davanti alla seconda mi nascono dei dubbi, e quindi al caso vorrei procurare di ripararvi mettendomi fin d'ora a disposizione di quegli amici e consoci che desiderassero qualche altro schiarimento a completamento di quanto sopra è stato esposto, domande e schiarimenti che io pregherei, in forma succinta e breve, mi fossero fatti pervenire entro il 15 corr. agosto perchè io possa, nel prossimo numero della *Rivista* tentare di colmare le lacune e cancellare i dubbi che la disadorna esposizione mia può avere lasciato o fatto sorgere.

E terminando, mentre rinnovo alla solerte Direzione generale l'espressione del mio grato animo per la prova di fiducia concessami nell'affidarmi un così prezioso e lusinghiero incarico, rivolgo pubblici e particolari ringraziamenti ai zelanti e cari colleghi dei Consolati di Torino, Pinerolo e Susa che tanto cooperarono per la buona riuscita di questa manifestazione, la quale, svoltasi in lungo percorso ed in località generalmente ritenute difficile e pericolose, non diede per virtù loro luogo al più lieve inconveniente.

Colgo l'occasione per porgere anche alla spettabile Direzione del Club Automobilisti d'Italia di Torino i più vivi ringraziamenti per avere voluto, con cortesia squisita, mettere a disposizione del T. C. I. lo splendido suo *garage* e relativo personale e provvedere alla custodia delle macchine, rifornimento benzina, ecc.

ALFREDO ROSTAIN.
Capo Console del T. C. I. Torino.

Concorso di lanterne ed apparecchi di illuminazione per motociclette o biciclette promosse dal T. C. I. (3 luglio 1904).

Contemporaneamente a questa prova la onor. Direzione generale del T. C. I. indiceva un concorso per fanali ed apparecchi di illuminazione per motociclette e biciclette.

Le norme erano un po' severe (vedi *Rivista* del maggio 1904, pag. 164), ed è forse da attribuire a queste dure, ma necessarie condizioni, se un solo concorrente ebbe il coraggio di presentarsi. Questi è il signor Paschetta di Torino col fanale « Columbia » della Hine-Watt Mfg. Co. di Chicago, che venne, come il Regolamento lo prescriveva, regolarmente tenuto acceso per un'ora prima della partenza, e nel ritorno a Susa riacceso e così riacceso e ben funzionante mi risulta venne sino a Rivoli (a 12 chm. dalla meta) dove, per un guasto alla motocicletta che lo aveva inalberato, non potè raggiungere il traguardo e quindi la giuria non potè pronunciarsi sul risultato finale che consisteva di spegnere il fanale all'arrivo e di riaccenderlo, senza naturalmente fare nuova carica, dalle ore 21 alle 22 nei locali della sede del Club Automobilisti d'Italia.

ALFREDO ROSTAIN
Capo Console del T. C. I. Torino.

* * *

Per norma dei nostri soci diamo qui alcuni dati sul fanale « Columbia »:

Il fanale « Columbia » è, come si disse, un prodotto della Hine-Watt Mfg. C. di Chicago, lavorato con cure notevoli.

Le qualità di detto fanale sarebbero queste: Distribuzione ed alimentazione di acqua automatica; possibilità di regolare la fiamma colla valvola a gas; produzione e consumo del gas a seconda del bisogno, in modo che si può consumare la carica tanto di seguito, come in più riprese anche a lunghi intervalli. La carica di carburo dura da 4 a 5 ore. Il fanale ha uno speciale attacco che gli permette di poter proiettare la luce più o meno lontana sulla strada, e di essere applicata a seconda del desiderio: alla forcella destra o sinistra, allo sterzo, al manubrio. La figura qui sopra addimostra il fanale sezionato. Tutte le parti possono essere cambiate:

A. Serbatoio dell'acqua.
B. Camera di combustione.
C. Parte esterna dal fanale
D. Recipiente di carburo.
1. Coperchio inferiore.
2. Disco d'anti-frizione.
3. Guernizione (anello) in gomma.
4. Coperchio del recipiente del carburo.
6. Distributore d'acqua.
7. Conduttore del distributore.
8. Parti della valvola ad acqua.
9. Valvola ad acqua.
12. Turacciolo del recipiente ad acqua.
14. Riflettore parabolico.
15. Cappuccio sopra alla fiamma.
16. Vetro davanti.
17. Fermaglio del vetro.
18. Valvola a gas.
19. Punto d'appoggio del beccuccio
20. Beccuccio (cambiabile).
21. Ressort che ferma il recipiente a carburo.
22. Diaframma contro la perdita d'acqua.

ALBERGHI E ALBERGATORI

Da Rovereto e Schio al Piano della Fugazza.

Un nuovo albergo alpino.

Nel 1898, la *Sezione di Schio del Club Alpino Italiano* inaugurava il Rifugio Schio a Campogrosso (m. 1487), sotto la Cima di Campogrosso (m. 1502), a cinque minuti dalla Cima

Fotografie del signor Giovanni Pedrotti di Trento.
Hôtel Dolomiti Meridionali.

Postal (m. 1533). Il territorio dell'alpe è internazionale, cioè parte veneto e parte trentino, e si estende sulle testate delle valli dell'Agno, del Leogra e del Leno. A mezzo chilometro dal rifugio (che è aperto, con servizio d'osteria, dal 10 luglio al 20 agosto s'insella il Passo di Campogrosso (m. 1457), confine di stato, qui segnato da un muricciolo, e da un vecchio pilastro veneto (dal quale fu scarpellato, sebbene assolutamente innocuo, il leone di San Marco) colla data del 1751.

Nel 1701, tre reggimenti di cavalleria austriaca, al comando del principe Eugenio di Savoia, passarono di qui, provenienti da Rovereto, e di qui scesero a Schio, ove si riunirono con altre truppe austriache che da Rovereto erano discese nella Valle dell'Astico per il Passo della Borcola.

Quel rifugio (oltre che per le salite alle cime del Baffelan (m. 1793), Tre Apostoli, (m. 1775), Cornetto, (m. 1902), servi anche e serve per liete riunioni fra alpinisti di Schio e di Vicenza ed alpinisti del Trentino, che vi si recano a salutare gli amici, ed a respirare un po' d'aria libera e pura; e di lì si vedono biancheggiare da lungi alcune fra le più alte cime trentine, come il Carè (m. 3465), il Lares (m. 3345), la Presanella (m. 3561), la Tosa (m. 3176).

Tutta questa introduzione è scritta per dire che quel rifugio serve egregiamente ai lieti e liberi ritrovi... di alpinisti. Ma e coloro che non sono alpinisti? Ma e gli alpinisti diventati vecchi? Rovereto e Schio (chm. 45,628) sono unite anche da una buona strada carrozzabile, aperta sino dal 1824, percorsa giornalmente da diligenze, ottima per automobili; e perchè non si sarebbe eretto anche un luogo di ritrovo, di soggiorno, su detta strada?

Bastò che una simile idea sorgesse in mente di gente pratica e coraggiosa, perchè essa fosse divenuta realtà; ed ecco che alcune egregie persone di Schio e di Rovereto, costituitesi in società, fecero sorgere, presso il Piano della Fugazza (cioè presso il culmine della strada, poco lungi dal confine, che è a m. 1157 dal mare, a chm. 26,453 da Rovereto, a chm. 19,175 da Schio) l'*Hôtel Dolomiti Meridionali*, che sembra un piccolo castello incantato balzante dal bosco di faggi, fra le ardue pareti del Pasubio e del Cornetto, in mezzo al gruppo più meridionale del vasto territorio dolomitico.

Quando, con una festa commovente e di alto significato, l'albergo, il 4 luglio, venne inaugurato, il presidente della società, dottor Olinto De Pretto, tenne un discorso assai applaudito, da cui togliamo:

« Questa specie di scorciatoia alpina che unisce le due stazioni ferroviarie di Rovereto e di Schio, sembra invitare i viaggiatori a discendere dai vagoni ferroviarî, per visitare questa regione quasi vergine e così ricca di bellezze. Era però indispensabile questa tappa che rompesse la monotonia di un troppo lungo tragitto di vettura e che invitasse a soggiornarvi. Perciò questa località non poteva, per molti rispetti, essere meglio scelta ».

In memoria del Corpo Franco di Schio.

Infatti la località gode di clima fresco, ha ottima acqua potabile, ed offre una quantità di belle passeggiate e salite a cime dalle quali si possono dominare vasti orizzonti.

Fra queste passeggiatine vogliamo ricordare specialmente quella sullo stradone, sin di là dal confine. Pochi metri di qua da questo, sopra un masso che sostiene un un antico e pittoresco capitello, è infissa una lapide con questa inscrizione:

Nel giorno XXV Aprile MDCCCXLVIII — da queste balze — Arnaldo Fusinato — poeta e soldato — con i volontari — del Corpo Franco di Schio — e della Banda armata di Valli — gli invasori austriaci respinse — Ulisse Dallai e Giovanni Cerisara — morivano — benedicendo all'Italia — Questa lapide — fatta per popolare concorso — pose — la Sezione di Schio del C. A. I. — perchè col ricordo — si perpetui l'esempio — XXV Aprile MDCCCXCVIII.

Restano ancora segni delle trincee e delle mine fatte approntare in quell'epoca dal Fusinato.

Di lì, in meno di mezz'ora, si va alla *Malga del Volto*, donde si vedono da lungi le vette del gruppo di Brenta, del Cevedale-Ortler e del Bernina, e donde, in due ore, si giungerebbe a Campogrosso.

Altra bella passeggiata (tre quarti d'ora) è quella al *Colle Bella Vista*, da cui si dominano le valli del Leogra e dell'Astico, e l'ampia pianura veneta sino a Venezia.

La messaggiera.

In quanto alle salite, ricorderemo che dall'albergo in tre ore si può salire al Cornetto (m 1902), ed in quattro ore al Pasubio (m. 2236).

Non esitiamo poi ad affermare che l'albergo (costruito in meno di due anni, su disegno e sotto la direzione dell'ingegnere Giovanni Letter di Schio) è un vero modello del genere, e come modello sarà indicato a tutti i costruttori d'alberghi alpini.

L'albergo (circondato da un parco di faggi, ed unito alla postale per Rovereto e per Schio da due speciali tronchi di strada) è di tipo moderno, a corpi mossi, con terrazze e poggiuoli, a piccoli appartamenti interni, con un'elegante torricella. Al piano terra sono comodamente collocati tutti i servizi, ed il locale per i turisti di passaggio. Al primo piano si trovano l'atrio, il vestibolo, rivestito in noce scolpito, la direzione, quattro sale e alcune terrazze che circondano il fabbricato da tre lati ed alle quali si può accedere da larghe gradinate.

Mediante una comoda scala in noce si sale ai piani superiori, costituenti in tutto cinque appartamenti, capaci complessivamente di oltre 50 letti; e al di sopra del fabbricato, alto dal piano stradale 22 metri, si innalza per oltre 12 metri la svelta torre, da cui, nei giorni limpidi, si gode l'incantevole panorama della pianura veneta sino al mare.

Le terrazze sono in cemento armato, gli stipiti e le parti decorative sono in getti di cemento.

Apposito termosifone alimenta numerose prese d'acqua ed un bagno provvisto di doccie e di varie applicazioni idroterapiche. L'acqua occorrente è presa ad un chilometro circa e condotta all'albergo in una tubatura con una produzione di 180 litri al minuto. La temperatura alla sorgente è di 5 centigradi.

A cinquanta metri dal corpo principale è una succursale (con scuderia, rimessa, *garage*, ecc., e con altri 15 letti per forestieri), e più in là altro fabbricato per le stalle.

Davanti all'albergo si stende un'ampio piazzale, ove giungono e donde partono le messaggerie per Schio e Rovereto.

Il servizio religioso sarà prestato da un sacerdote in una cappella che sta sorgendo per le oblazioni delle signore di Schio e Rovereto. Ora si celebra la messa in una stanza a ciò destinata.

Apposito telefono collegato coll'ufficio telegrafico di Valli dei Signori completa le comunicazioni assicurate dal servizio postale delle corriere.

Al pittore Giuseppe Trentin di Venezia è stata affidata la parte decorativa, dall'ottimo artista eseguita con semplice ed originale ispirazione.

L'albergo è condotto dai signori E. Righi e L. Visentini.

Interessanti sono anche le strade che conducono al *Piano della Fugazza* (nome veramente strano e misterioso, perchè lassù non c'è *piano* di sorta, e di *fugazze* non c'è ombra... se non si allude a quelle che si possono ammirare su tutti i pascoli animati da giovenche), tanto da Schio che da Rovereto; ed esse formano specialmente la gioia delle motociclette e degli automobili.

La strada sul versante trentino, cioè da Rovereto (m. 190) sino al Piano della Fugazza (m. 1157; secondo la carta austriaca m. 1167) non è molto ripida, perchè il dislivello di m. 967 è ripartito su chm. 26,453. Ripida è invece sul versante veneto, perchè quasi due terzi del dislivello (cioè m. 606) sono ripartiti su soli chm. 6,955 di strada, cioè da Sant'Antonio (m. 551) al confine. E' appunto su quelle svolte (al disopra della *Tagliata* che chiude la strada), che l'automobile sale celere e maestoso, mentre i cavalli, aiutati dal *trapèlo* (un mulo pietoso che li aiuta a trascinare il carrozzone) salgono ansanti, al passo aiutandosi con frequenti fermatine... forse per godere le belle viste; e di lassù poi gli automobili fanno una volata sino a Rovereto.

E' questa indubbiamente una strada che, in grazia del nuovo albergo, e del nuovo mezzo di trasporto, ridiventerà presto di moda.

Congresso degli albergatori.

Il giorno 24 e 25 giugno u. s. ebbe luogo a Milano e sul Lago Maggiore il Congresso della Società italiana degli Albergatori sotto la presidenza del signor Federico Fioroni.

Il signor Fioroni riferì sulle conferenze che l'on. Brunialti terrà, con proiezioni, all'Esposizione di Saint Louis, per richiamare l'attenzione degli Americani sull'Italia.

Il cav. Bertolini parlò della piaga dell'accattonaggio, e propose opportuni rimedî.

Il comm. Spatz propose un voto di plauso alla Società per il concorso dei forestieri in Italia.

Vennero proclamati soci onorarî S. E. il ministro Giovanni Giolitti, S. E. il ministro Luigi Rava, ed il nostro direttore generale comm. Federico Johnson.

Il congresso finì con una gita sul Lago Maggiore, e con una festa nel giardino dell'Hôtel Excelsior a Varese.

LOVERE (Bergamo). — A Lovere, sul Lago d'Iseo, venne inaugurato il nuovo *Albergo Lovere*. Al banchetto inaugurale molti erano i convitati, convenuti dalle provincie di Bergamo, Brescia, Milano. Numerosi furono i brindisi. L'albergo sorge davanti al bacino del bellissimo lago, tanto bello quanto poco noto ai villeggianti che vanno a cercare lontano ed a caro prezzo quelle bellezze che abbondano in casa.

Preghiamo tutti i soci a volerci dare gli indirizzi di amici cui si possono utilmente mandare numeri di saggio delle nostre pubblicazioni.

ESPOSIZIONE BRESCIANA 1904

sotto l'alto patronato di S. M. il Re

TOURING CLUB ITALIANO

Consolato di Brescia

Convegno-Congresso Generale del T. C. I.

28-29 Agosto 1904.

Brescia, data del timbro postale.

Egregio Collega,

In occasione della Esposizione Bresciana Nazionale per le armi e sport, inaugurata il 29 maggio p. p. da S. M. il Re, che ne ha l'alto patronato, questo Consolato del Touring, colla piena approvazione della Direzione Generale, ha indetto un grande Convegno Generale e un Congresso del Touring per i giorni 28-29 agosto p. v. qui in Brescia sotto la Presidenza d'onore del comm. conte Federico Bettoni, Sindaco di Brescia, e del comm. Federico Johnson, Direttore Generale del Touring Club Italiano e del cav. ing. Alberto Riva, Vice Diret ore del Touring.

A rendere più attraente l'avvenimento sportivo, al quale la Direzione Generale del Touring attribuisce una specialissima importanza, dando un largo contributo di operoso concorso, questo Consolato, di pieno accordo col locale Comitato dell'Esposizione, vi farà coincidere l'apertura dell'Esposizione Automobilistica, il concorso Ippico, nonchè una serie di festeggiamenti tali da rendere quanto più è possibile lieto il soggiorno in Brescia di tanti nobili ospiti recanti dalle Città sorelle il saluto augurale dei rispettivi Sindaci al Sindaco di Brescia.

Questo Consolato fa perciò vivo affidamento nell'intervento della S. V. Ill.ma e di una numerosa squadra di Soci di codesto Consolato, alla quale Ella vorrà compiacersi di dare gentile comunicazione del qui unito programma, avvertendo che saranno accolte le inscrizioni anche dei non Soci, amici del Touring, purchè fatte a mezzo del Console in luogo di residenza dell'inscrivendo.

E poichè uno dei primi e più alti fini che il Touring si propone è quello di cementare a mezzo del più sano turismo e di questi convegni, quello spirito di concordia e di affratellamento dal quale l'Italia nostra tanto si attende dai propri figli per la riconquista del degno

posto che le compete nella storia, questo Consolato, suffragato dalla esperienza dei passati Convegni e dal consiglio di autorevoli Colleghi, ispirandosi unicamente alla serietà dei propositi cui il Touring mira col suo vasto programma, ha deciso di abolire i soliti premi, i quali, quasi sempre, finiscono col generare deplorevoli antagonismi, provvedendo invece a rendere più ricco il distintivo individuale da darsi ad ogni inscritto, qual grato ricordo delle affettuose accoglienze che Brescia si appresta a fare ai soci del Touring, fra i quali annovera il proprio Municipio, la Deputazione Provinciale, la Camera di Commercio, ecc.

Voglia, Egregio Collega, rendere noto questi sentimenti ai Soci di codesto Consolato e con distinta considerazione e anticipati ringraziamenti per il cenno di adesione che si compiacerà favorirci, ci rassegnamo

devotissimi

Avv. MARIO TARENZI, Capo Console. - BUZZONI Nob. PIETRO. - CAPELLINI ENRICO. - FAPANNI CARLO. - MERCANTI Rag. ARTURO. - SECCAMANI PIETRO. - SONCINI Nob. Ing. GIOVANNI, Consoli del T. C. I.

Presidenza d'onore del Convegno-Congresso.

Conte Comm. **Federico Bettoni**, Sindaco di Brescia.
Comm. **Federico Johnson**, Direttore Generale del T. C. I.
Cav. Ing. **Alberto Riva**, Vice Direttore del T. C. I.

Comitato d'onore.

Cataldi Comm. **Carlo**, Prefetto della Prov. di Brescia.
Comm. **Costantini**, Tenente Generale comandante la Divisione.
Frugoni Cav. Uff. Avv. **Pietro**, Pres. del Consiglio Provinciale.
Conte Cav. Uff. Ing. **Giuliano Corniani**, Pres. della Deputazione Provinciale.
Bertani Comm. **Vincenzo**, Intendente di Finanza.
Fè d'Ostiani Conte Comm. **Alessandro**, Senatore del Regno.
Valotti Conte Comm. **Diogene**, Senatore del Regno.
Bonardi Comm. Avv. Massimo, Deputato.
Castiglioni March. Conte Cav. Avv. **Baldassare**, Deputato.
Morando Conte Comm. **Giacomo**, Deputato.
Quistini Cav. Uff. Avv. **Giovanni**, Deputato.
Massimini Comm. Avv. **Fausto**, Deputato.
Bonoris Comm. **Gaetano**, Deputato.
Molmenti Comm. **Pompeo**, Deputato.
Gorio Comm. Avv. **Carlo**, Deputato.
Conte **Antonio Valotti**, Pres. Sezione Sport della Esposizione Bresciana.
Mainetti Dominatore, Pres. Camera Commercio e Segr. Gen. Esposizione.
Bettoni Conte **Giacomo**, Pres. Club Alpino Italiano.
Caldera Cav. **Luigi**, Vice-Pres. Forza e Costanza e Pres. Circolo Cacciatori.
Conte **Francesco Martinengo Cesaresco**, Pres. Società Pattinaggio.
Maggi Conte **Berardo**, Presidente Società Ippica.
Ferrante Luigi, Presidente Società Automobilistica.
Bertarelli Cav. **Luigi Vittorio**, Capo Sezione Strade del T. C. I.
Garbati Avv. Ing. **Bernardo**, Capo Sezione Legale del T. C. I.
Favari Dott. **Pietro**, Capo Sezione Medica del T. C. I.
Gavazzi Ing. **Pietro**, Capo Console Generale del T. C. I.
Vigliardi Paravia Cav. **Innocenzo**, Segr. del Consiglio del T. C. I.
Zaffaroni Alfredo, Vice Segr. del Consiglio del T. C. I.
Brunialti On. Comm. Prof. Avv. **Attilio**, Capo Console di Roma.
Larcher Rag. **Guido**, Capo Console di Trento.
Tevini Dott. **Riccardo**, Capo Console di Trieste.
Rocchi Pasquale, Vice-direttore dell'*Audax Italiano*, sezione di Brescia.
Boselli Giuseppe, Direttore del Giornale *La Provincia di Brescia.*
Ducos Avv. **Marziale**, Direttore del Giornale *La Sentinella Bresciana.*
Montini Dott. Cav. **Giorgio**, Direttore del Giornale *Il Cittadino* di Brescia.
Prof. **Ottone Brentari**, Direttore della *Rivista* del T. C. I.
Rag. Cav. **Nino Caimi**, Direttore della *Stampa Sportiva.*
Costamagna E. C., Direttore della *Gazzetta dello Sport.*

PROGRAMMA DEL CONVEGNO.

Domenica 28 agosto.

Ore 8,10. — Ricevimento delle squadre di ciclisti e automobilisti nello Stabilimento scolastico di S. Barnaba, deposito delle biciclette, motociclette, ecc., servizio di pulizia e distribuzione dell'artistico distintivo ricordo del Convegno, nonchè del biglietto di accesso all'Esposizione a tutti gli inscritti. Di detto distintivo saranno fregiate anche le bandiere rappresentanti consolati, gruppi e società turistiche.

Ore 10,30. — Vermouth d'onore nei locali della palestra della Società ginnastica " Forza e Costanza „ gentilmente concessi.

Ore 14,—. — Inaugurazione del Congresso Nazionale del T. C. I. nel salone dell'Esposizione sul colle Cidneo, con intervento delle autorità e discussione di temi.

Ore 16,—. — Concorso Ippico nella Pista dell'Ippodromo in Campo Marte.

Ore 20,30. — Spettacolo d'opera al Teatro Grande in onore dei ciclisti colla *Dannazione di Faust* di Berlioz, conferenza del capitano Annibale Angherà sui motocicli ed automobili nei servizi di guerra, con proiezioni, serata musicale sul Cidneo, nel recinto dell'Esposizione.

Lunedì 29 agosto.

Gita e colazione sul Lago d'Iseo.

Ore 7,30. — Partenza in ferrovia per Iseo.

Ore 9,—. — Imbarco sul piroscafo espressamente noleggiato, visita ai porti principali del lago e agli stabilimenti più importanti in azione, quali le fonderie di Castro e le fornaci di calce di Riva di Solto.

Ore 11,—. — Colazione a bordo del piroscafo.

Ore 12,30. — Ritorno a Iseo.

Ore 13,—. — Ritorno a Brescia.

Ore 15,—. — Visita ai monumenti cittadini e all'Esposizione Automobilistica. — Visita all'Esposizione dell'Industria, Previdenza, Agraria, Armi, Arte, ecc. e dello Stand del Touring nello storico Castello sul Colle Cidneo, alle mostre di Arte Sacra in Duomo Vecchio e di Acquicoltura a Porta Venezia.

Ore 18,—. — Banchetto offerto dal Consolato di Brescia e dai Capo-Consoli, Consoli e Soci del T. C. I. in onore della Direzione Generale, all'Albergo Italia (affiliato al Touring). Quota di partecipazione L. 8, oltre la tassa d'inscrizione al Convegno-Congresso.

Ore 20.30. — Serata musicale all'Esposizione.

REGOLAMENTO DEL CONVEGNO.

1. — La quota di iscrizione al Convegno-Congresso è di L. 5 e dà diritto al l'artistico distintivo-ricordo espressamente coniato; al servizio pulizia personale e custodia biciclette, motociclette, ecc.; al vermouth d'onore; al biglietto d'ingresso alla Esposizione in Castello e a quella d'Acquicoltura e di Arte Sacra, al biglietto d'ingresso al Concorso Ippico, nonchè all'ingresso gratuito nei Musei e Pinacoteche della città e a presenziare al Congresso del Touring.

2. — La tassa di inscrizione, per chi desidera partecipare anche alla interessantissima gita sul Lago d'Iseo, che avrà luogo nella seconda giornata col programma cui sopra, è fissata in L. 10 anzichè in L. 5 e dà diritto:
   1) a quanto è stabilito al n. 1 del presente regolamento;
   2) al viaggio in ferrovia da Brescia a Iseo e ritorno;
   3) al posto sul piroscafo espressamente noleggiato;
   4) alla visita a Iseo, alle ferriere di Castro dove si farà apposita fusione di metallo alla presenza dei gitanti, a Lovere, Pisogne, Monte Isola, Sarnico, ecc.;
   5) alla colazione a bordo.

3. — Le inscrizioni così al Convegno-Congresso, che alla gita sul lago e al banchetto per essere valide devono essere accompagnate dalle rispettive quote e recapitate entro il **25 agosto** alla sede del Consolato del T. C. I. in Brescia, via Pendente, n. 2.

4. — Il Consolato a mezzo dell'apposito Ufficio Comunale degli alloggi, provvederà a procurare alloggi a coloro che ne faranno regolare richiesta accompagnata dall'importo di L. 2, 3, 5, o 8, a seconda dell'importanza della camera, sempreché l'invio dell'importo sia fatto entro il **25 agosto** p. v.

5. — Non si garantisce la consegna in giornata del distintivo che ai primi 500 inscritti entro il termine fissato. Per gli altri la consegna del distintivo verrà fatta più tardi.

6. — Il Convegno avrà luogo qualunque sia il tempo.

7. — Non si restituiscono le quote a coloro che per qualsiasi ragione non intervenissero al Convegno.

Facilitazioni speciali per gli intervenuti al Convegno-Congresso del T. C. I.

Il Comitato del Convegno-Congresso sta facendo pratiche per ottenere speciali riduzioni per l'intervento dei turisti ai varî spettacoli che avranno luogo a Brescia nei giorni del Convegno. Di esse verrà data comunicazione a mezzo dei giornali locali.

Facilitazioni ferroviarie.

Gli inscritti al Convegno-Congresso usufruiranno di riduzioni variabili dal 40 al 60 per cento sul biglietto ferroviario di andata e ritorno per la via più breve, dalle varie stazioni d'Italia a Brescia.

19/84 — TIP. CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO

CONVEGNO CONGRESSO GENERALE DEL T. C. I. - BRESCIA - 28-29 AGOSTO

SCHEDA D'ADESIONE N.

da incollare su Cartolina Postale da cent. 10 e inviare al Consolato del Touring Club Italiano di Brescia · Via Pendent

I Sottoscritti Soci del T. dichiarano di partecipare al Convegno Generale del T. C Brescia; ed inviano al Comitato la somma corrispondente alle loro adesioni, essendo p mente edotti del programma e del regolamento del Convegno stesso.

COGNOME E NOME	Numero della tess. del Touring	DOMICILIO	ADESIONI			OSSERV
			al Convegno	al Banchetto	alla Gita	
			L. 5.	L. 8.	L. 5.	Non si riterranno valide le iscrizioni al Convegno non accompagnate dal relativo importo. Ai Soci regolarmente inscritti verrà

Somma Totale che si invia al Comitato del Convegno L. ....

IL MOVIMENTO DEI FORESTIERI

Pel movimento degli italiani... in Italia.

Ebbe luogo a Milano la costituzione della sezione lombarda e dei laghi dell'Associazione Italiana nel Movimento dei Forestieri. I grandi giornali non hanno data a questa riunione l'importanza che si meritava; i più generosi si sono limitati ad un resoconto di qualche ventina di righe messe là tra una notizia e l'altra di cronaca, fra il morto ammazzato ed il dramma d'amore. Eppure la questione meritava di essere presa in ben altra considerazione. Quando si pensa che il movimento dei forestieri in Italia, frutta al nostro paese non so bene se 75 o 90 milioni all'anno, qualcosa come il provento del regio lotto, si deve ben conchiudere che il tema è importante ed interessante almeno quanto l'esportazione delle uova e le corse automobilistiche in Germania.

Il comm. Broggi, relatore del Comitato costitutivo della sezione lombarda, ha parlato da par suo accennando alla necessità di far *gustare* dal forestiero tutte le bellezze naturali ed i tesori d'arte che possediamo, trattandolo con ogni riguardo, fornendogli tutte le indicazioni necessarie ed evitandogli quelle noie che gli impediscono di « *gustare* — come dice un resocontista — con animo sereno gli infiniti incanti che la nostra natura gli offre ».

Tutto ciò va benissimo; facciamo *gustare* al forestiere i nostri panorami, le nostre costolette, i nostri tramonti, i nostri vini, le nostre vallate ed i nostri tagliatelli e la « fondua » con tartufi.

Facciamogli ammirare le innumerevoli bellezze artistiche e naturali della nostra patria; conduciamolo attraverso ai nostri musei, alle nostre gallerie, alle nostre pinacoteche, ai ruderi delle nostre età vetuste. Facciamogli *gustare* tutto; i marmi cipollini e le castagne di Cuneo, i frammenti dei vecchi circhi smantellati ed il formaggio Castelmagno; la magnificenza delle Alpi e le robiole delle Langhe. E cerchiamo pure di evitargli ogni noia; mettiamogli fra le mani delle buone guide le quali siano fatte con intendimenti seri e non sian trappole di albergatori che vi fanno vedere il il mare dalla valle del Tanaro o dal letto della Dora, ed il tramonto sul Monviso dal golfo di... Salerno; cerchiamo pure di ottenere dalle ferrovie un mezzo meno fiscale nella distribuzione dei biglietti; cerchiamo di rendere meno cerbera la dogana e meno asfissianti i portinai degli alberghi alle stazioni. Tutto questo è eccellente, ma non è tutto.

L'Associazione si preoccupa unicamente dei forestieri che scendono dalle Alpi o ci vengono dal di là dei mari. Per avere il diritto alle sue cure ed alle sue attenzioni non bisogna essere regnicoli del regno d'Italia. Il forestiere... italiano non merita un riguardo speciale; è in casa sua e si sbrighi da sè. Il forestiero autentico è quello che vi parla in lingua straniera. Se desidera una *camera* è un *nostrano:* non vale un soldo; ma se comanda uua *room*, una *zimmer*, una *chambre;* oh! allora è un'altra faccenda: bisogna stendere i tappeti sul suo passaggio.

Ebbene, francamente a me pare che non basti occuparsi dei *forestieri...* di fuori, ma che si dovrebbe por mente anche ai forestieri... di dentro; voglio dire agli Italiani. Noi cerchiamo di fare una grande *réclame* all'estero e non ci accorgiamo che l'estero fa una strepitosa *réclame* in casa nostra; quando noi possiamo pronunciare un nome esotico, *William Napudashireskireskymoore*, *Her Von Brudermann*, *Lord Bokaschpeare*, *Principe Pantowsky*, *hidalgo de la Caballera y de la Cruz*, *baron de Ratamplon*, ecc., ne abbiam piena la pancia. Ma bisogna pensare che tutta questa gente esotica se è una sorgente magnifica di bene pel nostro bel paese e se fa fiorire l'industria degli alberghi di *premier* e *tout premier ordre* (ora hanno anche inventato il *tout premier*) non è poi l'universo intero e che vi sono delle innumeri falangi di gente dabbene la quale, pur essendo nata tra la patria di Nasi e le Alpi marittime, ama viaggiare, mutar paese, cambiar aria senza passar per inglese od americana.

Ebbene, non tutta questa brava gente nata in Italia conosce le bellezze della patria. Quanti ne ho conosciuti io che se ne vanno in Svizzera, in qualche paese da capre e da ciottoli, semplicemente perchè ne hanno letto il nome in qualche giornale, in qualche rivista, e magari in qualche romanzo alla moda di uno dei nostri autori da salotto! Vi sono degli individui *nati ed allevati* in Italia — come direbbe un turfista — che vi parlano del Righi, dell'Oberland, di Zermatt, ecc., e che ignorano completamente le magnificenze delle valli di cui Cuneo è centro, i panorami indescrivibili dei tramonti a delle albe sul lago di Como, la solennità dei laghi Maggiore e di Garda, la poesia magnifica della valle Brembana e dell'alto bresciano, le deliziose vallate dell'alto udinese e del veronese, le frescure confortanti della Toscana e de' suoi colli *popolati di case e di uliveti*, l'incanto eterno del litorale ligure, dei golfi, delle marine, i fascini della campagna romana, le fiere bellezze delle nostre montagne, ecc, ecc. Così mentre l'Associazione dei forestieri volge tutti i suoi lodevoli sforzi a chiamare gli stranieri in Italia, accade che molti Italiani non conoscono la patria loro e si sentano attratti fuori d'Italia da una *réclame* sapiente e dal desiderio di varcare la frontiera.

Orbene, perchè noi giornalisti « di provincia », che vediamo da vicino le bellezze del nostro paese non cerchiamo di formare una specie di *Associazione pel movimento degli italiani in Italia* la quale potrebbe essere benissimo un'ausiliaria della grande e benemerita associazione nazionale?

Siccome è nella natura umana il desiderio di veder cose nuove, panorami nuovi, bellezze nuove, così nulla sarebbe più facile per noi giornalisti ricambiarci alcuni cenni illustrativi delle nostre rispettive regioni. Ciò promuoverebbe uno scambio di visitatori e creerebbe un movimento interno assai proficuo. L'Associazione farebbe il rimanente con una *réclame* intelligente e con informazioni precise; e così non si vedrebbero tanti connazionali scappare all'estero per cercare quanto possono molto più facilmente trovare in patria.

L. MASSUERO.

Abbiamo riportato questo articolo dell'egregio Luigi Massuero direttore della *Provincia di Como*, prima di tutto per plaudire all'articolo ed a chi lo ha scritto, e poi per dire all'egregio amico che se l'Associazione da lui ideata sorgesse, essa potrebbe contare su tutto l'appoggio della nostra *Rivista*, che ha come suo scopo principalissimo (dopo quello di essere l'organo ufficiale del Touring) il far conoscere l'Italia agli Italiani.

Tale Associazione però, molto probabilmente, non sorgerà... perchè sarebbe inutile, visto che quella alla cui nascita il Massuero ha accennato, col rendere i viaggi più comodi e facili, procurerà il vantaggio di tutti quanti viaggeranno nella regione lombarda, sieno essi stranieri od italiani.

In ogni modo continui l'ottimo Massuero a fare quanto, con molto senso pratico e senso del bello, va facendo da anni; continui, cioè, a fare col suo giornale *réclame*, clamanza, grida alle bellezze del lago di Como. Chi sa che, un po' alla volta, altri giornalisti delle varie parti d'Italia non facciano come lui, e non trovino modo di parlare, fra tante cose brutte, anche di cose belle, e si decidano a rubare qualche riga all'illustrissimo signor Alberto Olivo od alla gentildonna Linda Murri, per consacrarla a qualche località degna di visita e di ammirazione.

* * *

All'argomento di cui parliamo qui sopra dedica, nel *Tempo* di Milano, l'avv. Claudio Treves un articolo da cui togliamo il seguente brano:

" Fate sapere al mondo civile che si può visitare l'Italia anche senza essere milionari sfondolati. Spiegate delle tariffe precise, senza sorprese nascoste. Persuadete che, non si appiattano più i

briganti in piazza del Duomo, così non si appiattano neppure dietro i cancelli dei *bureaux* dei nostri grandi e piccoli alberghi. Promuovete agevolezze sicure per i trasporti in ferrovia e sui vapori di compagnie numerose. Secondate un po' le abitudini di ordine, di economia e di *comfort* di questa tuttora immensa classe media europea ed americana verso cui si solleva e confonde lo strato più alto del proletariato moderno... E voi farete ottimi affari. E voi vedrete in breve tempo decuplarsi l'onda dei forestieri innamorati d'Italia, che già ora a piccoli fiotti ci manda il mondo incivilito „

Il Touring e il concorso dei forestieri.

Il presidente del Geselligkeits-Verein der Eisenbahnbeamten in Linz (cioè il barone Adolfo Ingenhaeff zum Berenkamp , incaricando un amico di voler inscrivere quel sodalizio al nostro Touring, fra altro gli scriveva:

Salutiamo cordialmente il Touring Club Italiano, il quale, come il Geselligkeits-Verein non ha alcun colore politico. Noi veneriamo la bella Italia; siamo sinceri amici del popolo italiano, ed ammiratori della sua cultura; sapremo contribuire a tenere stretta l'amicizia fra le nostre due nazioni; ed approfitteremo dei benefici che il Touring Club Italiano ci offre, perchè almeno una volta all'anno abbiamo intenzione di fare un giro in Italia, sino a che avremo potuto studiarne, goderne ed ammirarne tutti i tesori e tutte le bellezze.

Nel seguito della sua lettera il signor barone Ingenhaeff parla con entusiasmo d'un suo recente viaggio sui laghi di Como, Maggiore, di Garda, e dei buoni alberghi (con servizio accurato e prezzi moderati) che vi ha trovato; e non manca di fare osservazioni su qualche albergo o trattoria di città venete e lombarde, ove i conti non sono sempre nè equi nè esatti, ed ove vige ancora il barbaro sistema di pelare il forestiero che passa, non pensando ai forestieri futuri, e non calcolando il danno immenso che un piccolo ingiusto guadagno presente può cagionare ai guadagni futuri.

Il Touring, grato della stima che gli si professa anche all'estero, comprende benissimo che tale stima gli impone sempre maggiori doveri; e continuerà nel suo lavoro per favorire in tutti i modi il concorso dei forestieri, anche coll'affiliamento di quegli alberghi che verranno sempre preferiti dai nostri soci, i quali saranno certi di trovare prezzi uguali per tutti, e proporzionati equamente alla categoria dei singoli alberghi ed alle pretese dei singoli forestieri

Note Fotografiche

Gli ultimi progressi della fotografia ortocromatica.

In questi ultimi tempi la fotografia ortocromatica ha fatto importanti progressi, ed è un vero peccato che la maggior parte dei dilettanti non se ne curi. Sono ben pochi i dilettanti che coll' impiego di lastre ortocromatiche e di filtri di luce appropriati cerchino d'ottenere nei loro lavori quella giusta gradazione di valori che tanto contribuisce alla verità.

Il nome di fotografia ortocromatica viene dato appunto alla fotografia che ha un chiaro-scuro corrispondente presso a poco alla chiarezza dei colori per l'occhio. Fotografando, per esempio, un soggetto giallo e bleu con una lastra ordinaria senza alcun filtro di luce, noi otteniamo un'immagine che sembra precisamente l'opposto del soggetto. Infatti il giallo color chiaro si presenta nel positivo quasi come nero e il bleu color scuro si presenta quasi come bianco. Naturalmente un caso in cui i difetti della fotografia ordinaria siano così appariscenti, è raro, ma è certo che la fotografia ordinaria falsa sempre più o meno i valori. Così in un paesaggio il cielo agisce eccessivamente e risulta come bianco benchè il suo colore sia ben diverso dal bianco. Il verde delle piante ha un'azione minima e le piante si riproducono così spesso in masse nere, pesanti, senza particolari che deturpano la veduta invece di giovare al suo effetto artistico.

Come ebbi a far rilevare nel manuale, la fotografia ordinaria e ortocromatica in luoghi aperti, ad onta di quanto asseriscono tutti, nella fotografia di paesaggio il semplice impiego di uno schermo giallo basta in generale a migliorare assai i valori dell'immagine. Infatti il vetro giallo attenua l'azione del bleu e violetto e lascia tempo ai verdi e gialli d'agire. Così tutto si riduce a triplicare o quadruplicare la posa.

Un tale vetro giallo deve essere a facce esattamente piane o parallele e quindi vi deve provvedere uno di quelli fabbricati espressamente dalle case d'ottica fotografica. Se ne hanno in generale di tre gradazioni, di cui la media è quella che serve bene nella maggior parte dei casi. Si fa tagliare un pezzo quasi rotondo, vi si applica un anello di cartone o di caucciù con un po' di colla, e così formato il nostro schermo viene adattato e tolto con tutta facilità al parasole dell'obbiettivo. L'esposizione occorrente sarà almeno quattro volte la normale, ma d'estate in pieno sole nulla impedisce di fare ugualmente delle istantanee. Saranno istantanee a $^1/_{25}$ o a $^1/_{50}$ di secondo invece che a $^1/_{100}$ o $^1/_{200}$.

Come si vede, si può fare della fotografia abbastanza ortocromatica senza cambiar nulla nel materiale sensibile. Ma l'ideale sarebbe certo quello d'avere una lastra o pellicola che per sè stessa, senza alcun filtro, o col filtro, ma aumentando poco o nulla l'esposizione, desse un'immagine corretta.

Ora in commercio esistono bensì molte marche di lastre ortocromatiche nelle quali si nota invero allo spettrografo un aumento di sensibilità pel giallo e verde, ma, usate nei lavori all'aperto, non presentano che un vantaggio assai limitato. Infatti senza filtro di luce dànno, si può dire, gli stessi risultati di una lastra ordinaria e con un filtro giallo permettono solo, e non sempre, una lieve riduzione di posa. Ciò dipende soprattutto dal fatto che, se nelle lastre ortocromatiche è alquanto esaltata la sensibilità pel giallo e verde, questa resta però sempre enormemente inferiore alla sensibilità pel bleu (indaco) e pel violetto Una buona lastra ortocromatica pei lavori all'aperto dovrebbe quindi presentare una maggiore sensibilità pel giallo e verde e una sensibilità non esagerata pel bleu e violetto.

In questi ultimissimi tempi a questo *desideratum* ci si va avvicinando. Le ultime lastre ortocromatiche Guilleminot, per esempio, costituiscono senza dubbio un notevole perfezionamento sotto il punto di vista che c'interessa. Provate allo spettrografo nel laboratorio d'esperienza del *Progresso Fotografico,* hanno dimostrato una evidente superiorità su altre marche e anche nei lavori all'aperto con schermo giallo dimostrano un vantaggio permettendo di ridurre l'esposizione. C'è però qualche lieve diminuzione di trasparenza d'immagine.

Se la fotografia ortocromatica è utile nel paesaggio non lo è meno nel ritratto; e i fotografi di professione che tengono a perfezionare la loro arte (sgraziatamente in Italia sono piuttosto pochi), l'hanno adottata. Qui però non basta il filtro giallo, occorre anche una buona lastra ortocromatica, perchè non si ha come nella fotografia di paesaggio l'abbondanza di luce e l'emissione di radiazioni fotograficamente attive in tutte le parti. Anche pel ritratto le lastre ortocromatiche del nuovo tipo sono destinate a prestare preziosi servizi. Il ritratto ortocromatico è sempre più somigliante appunto perchè più vero come intonazione, e richiede molto meno ritocco.

La fotografia ortocromatica non richiede sempre l'impiego di lastre in cui sia esaltata la sola sensibilità pel giallo e verde. Talvolta, specialmente nella fotografia di fiori, di costumi, nella riproduzione dei dipinti, ecc., occorrono lastre che abbiano una sensibilità notevole anche per l'aranciato e rosso.

Anche in questo campo i più grandi progressi si sono realizzati in questi ultimi tempi. E' solo un paio d'anni che si sono trovate delle sostanze coloranti atte ad esaltare

nelle lastre fotografiche in modo rilevante la sensibilità contemporaneamente pel giallo aranciato e rosso.

Il rosso d'etile del prof. Miethe e soprattutto l'ortocrom T della casa Farbwerkevorm-Meister, Leucius e Bruning di Hoechst sono due sensibilizzatori che hanno un effetto sorprendente, come risulta anche dalle molte prove comparative da me fatte. Ed è l'introduzione di questi sensibilizzatori che ha fatto fare un passo importante alla tricomia diretta dalla natura.

Su questo argomento, di eccezionale interesse, moltissimo ancora vi sarebbe da dire, ma l'indole di queste note e la deficienza dello spazio non lo consentono.

Prof. RODOLFO NAMIAS.

Le terze classi nei diretti.

L'onor. Maggiorino Ferraris (nel numero del 1° luglio della *Nuova Antologia*) pubblica un articolo assai interessante, e che merita di venire segnalato e riassunto.

Già nel 1880 il Ferraris, facendo parte della commissione d'inchiesta sulle ferrovie italiane, propugnava l'introduzione delle terze classi in tutti i diretti, a somiglianza delle linee inglesi; ed egli ora torna sull'argomento e colle cifre dell'ultimo trentennio dimostra quale sviluppo enorme l'Inghilterra abbia raggiunto con le sue ferrovie per avere posto un ottimo servizio di terze classi in tutti i diretti, e quanto indietro siamo rimasti noi per non averla in ciò imitata.

In Inghilterra i viaggiatori di prima classe rimasero dal 1870 al 1900 quasi gli stessi: 27 milioni l'anno all'incirca, con un prodotto stazionario sui 3 milioni di sterline.

Quelli di seconda nello stesso periodo diminuirono da 68 a 65 milioni, e i prodotti da 4 milioni ai 2 milioni e mezzo di sterline.

Invece i passeggeri di terza classe, che nel 1870 erano appena 200 milioni, salirono nel trentennio a 900 milioni, ed i 6 milioni di sterline, che tali viaggiatori rendevano nel 1870, furono quadruplicati.

Nel 1870 i viaggiatori di terza classe rappresentavano il 68 per cento delle entrate viaggiatori; nel 1900 i passeggeri di terza classe dànno il 90 per cento dei passeggeri ed il 73 per cento delle entrate viaggiatori.

La proporzione dei passeggeri di terza classe cresce da 68 a 99 per cento, e quella delle entrate da 43 a 73 per cento.

Quindi il Ferraris descrive quel che erano trent'anni fa in Inghilterra le vetture di terza classe (senza tetto, senza molle, senza sedili, tirate a 20 chilometri l'ora) e quello che sono adesso:

« E' impossibile — egli scrive — confrontare questi ricordi della vecchia Inghilterra colle presenti condizioni del servizio delle terze classi, che sono la base sostanziale del movimento dei viaggiatori, sulle linee inglesi. Oggidì le vetture di terza classe, all'esterno, sono per lo più perfettamente identiche a quelle di prima e seconda, e non si distinguono che dal minor lusso interno. Dieci anni or sono si avevano ancora *sei* treni diretti al sud del Tamigi che non avevano vetture di terza classe

« Dappertutto, per i viaggi di qualche lunghezza, la terza classe ha cuscini comodi, vetture a corridoio, gabinetti di toeletta con lavatoio: la Compagnia del Midland, che è sempre alla testa di questi progressi, sta introducendo le vetture-restaurant di terza classe! ».

« Così si spiega perfettamente perchè oggidì in Inghilterra tutto il mondo viaggi in terza classe, dal deputato al Parlamento al piccolo borghese ed all'operaio ».

Segue, in piccoli ma eloquenti quadri sinottici, il movimento delle ferrovie nostre, e dal confronto scaturiscono questi rilievi:

Anzitutto che noi Italiani si viaggia pochissimo: nel 1900 l'Inghilterra ebbe circa 870 milioni di viaggiatori: media per ogni Inglese 27 viaggi all'anno.

Nel 1901 la popolazione italiana diede 47 milioni di viaggiatori, ossia meno di due viaggi all'anno per abitante.

Sulle nostre grandi reti, dal 1886 al 1901, il numero dei viaggiatori crebbe da 36 a 47 milioni l'anno, ossia del 30 per cento: il prodotto da 80 a 110 milioni, ossia del 37 per cento. Invece sulle ferrovie inglesi, dal 1885 al 1900, i viaggiatori crebbero da 622 a 992 milioni, ossia del 59 per cento; i prodotti salirono da 405 ad 800 milioni di lire, ossia del 97 per cento.

E pensare che non poca parte del movimento dei viaggiatori sulle ferrovie italiane è dovuta ai forestieri!

In conclusione, i quindici anni, a cui si riferiscono le nostre statistiche ferroviarie, ci presentano i seguenti dati:

La prima e seconda classe, a tariffa intera, decaddero sia come numero che come prodotto: l'aumento si ottiene mediante le numerose riduzioni di biglietti d'andata e ritorno, di biglietti circolari, ecc.

La terza classe è la sola che presenti un aumento sensibile, sia a tariffa intera, sia a tariffa ridotta, sia d'andata e ritorno. Ma una politica ferroviaria sbagliata avendo ristretta, quanto più è possibile, l'utilizzazione dei treni diretti da parte dei viaggiatori di terza classe, e avendo loro assegnate delle vetture spesso indecenti, questi non poterono profittare che in piccola misura dei biglietti circolari, combinabili e d'abbonamento, e quindi rimase minimo l'aumento della terza classe per questi viaggi, con danno del pubblico, dell'erario e degli azionisti delle società!

« Il viaggiatore di terza classe — scrive il Ferraris — è la base del movimento e del prodotto dei passeggeri sulle ferrovie italiane, per quanto sia così malmenato. Il ricco azionista, che viaggiando con treni diretti od in *sleeping*, vede dai finestrini le turbe dei meschini passeggeri di terza classe che per ore intere attendono ad una stazione un treno-omnibus - o misto! - che pietosamente li raccolga, ignora certamente che senza quei tapini le sue azioni ferroviarie non avrebbero dato nè interessi nè dividendo! Se lo avesse saputo, certamente avrebbe fatto prevalere presso la propria Compagnia una politica non solo più umanitaria, ma anche più utilitaria.

« Oggi la politica ferroviaria italiana, si svolga essa con l'esercizio di Stato o con quello privato, bisogna che si dedichi con animo risoluto al miglioramento ed allo sviluppo del traffico di terza classe, offrendo ad essa larghe facilitazioni di biglietti a prezzo ridotto, di treni diretti e di vetture pulite. Così soltanto le ferrovie penetrano negli strati sociali più numerosi, dai quali unicamente possono trarre grandi masse al traffico ».

Funicolare di Regoledo. — La nuova ferrovia funicolare di Regoledo si trova tra Varenna e Bellano, lungo la linea delle ferrovie Elettriche Valtellinesi.

Venne completamente ricostruita sugli studi e progetti delle rinomate Usines de Roll, fonderia di Berna, che fornisce tutto il materiale.

La lunghezza attuale della linea funicolare è di metri 440 circa, divisa in due tratti di 220 metri; su ogni tratta viaggia una vettura ed entrambe si incontrano a metà, dove avviene lo scambio pei passeggieri.

La pendenza della prima sezione della linea è uniforme e del 57,4 per cento: quella della seconda sezione varia dal 35 al 43 per cento. La stazione superiore e le vetture sono munite di potenti freni (brevettati) della fonderia di Berna, precisamente come per la nuova Funicolare del Vesuvio, ricostrutta dalle stesse officine, e che garantiscono i viaggiatori da qualsiasi pericolo.

La funicolare possiede stazione propria lungo la linea delle Ferrovie Elettriche Valtellinesi (Milano-Lecco-Colico-Chiavenna e viceversa) e proprio pontile sul lago. I treni e i battelli si fermano dal giugno all'ottobre ed il servizio è in corrispondenza. Alla stazione della funicolare si accede anche dalla strada provinciale.

Lungo il percorso della funicolare si domina tutto lo splendido bacino detto della Tremezzina (centro Lago) e le montagne che lo circondano.

Con questa funicolare si accede allo stabilimento idroterapico ed al Grand Hôtel di Regoledo (500 metri circa sul mare).

Tram elettrico senza rotaie. — La Società dei trams elettrici ha presentato alle amministrazioni comunali della Spezia e di Portovenere un progetto di una tranvia elettrica con filo aereo senza rotaie, da Spezia a Portovenere. Pur troppo l'autorità militare oppose il suo veto, perchè la tramvia elettrica dovrebbe passare presso la polveriera di Panigaglia.

Il sistema, pur essendo una delle più moderne e nuove applicazioni della trazione elettrica, non è completamente nuovo, trovandosi già applicato in America, in Germania e in Francia, su alcune linee interurbane. In Italia due sono le linee in esercizio; una da Gallarate a Samarate, costruita col sistema Lombard-Gérin, l'altra negli Abruzzi, fra Castellamare Adriatico e Pescara, col sistema del capitano italiano Cantoni. Ambedue le linee hanno dato buoni risultati dal lato della sicurezza e praticità dell'esercizio.

Il nuovo sistema venne, specialmente dal suo inventore, studiato per sopperire alla urgente necessità di collegare con un mezzo di trasporto rapido, sicuro e piacevole quei centri abitati fra i quali l'impianto e l'esercizio di un tram elettrico con rotaie per il suo rilevante costo, sarebbe impossibile.

Col nuovo sistema, pur mantenendo la linea aerea e le vetture elettriche, si risparmia il binario, che è la parte più costosa dell'impianto.

Questo sistema di trazione consiste in special modo in un carrello che scorre sopra a due fili disposti come quelli delle comuni tramvie, colla differenza che uno dei fili serve per la conduzione della corrente ai motori della vettura, mentre l'altro fa l'ufficio che fanno le rotaie nelle tramvie, cioè quello di ricondurre l'energia all'officina.

Per far ciò è indispensabile che il carrello sia nella sua parte centrale perfettamente isolato.

Quello proposto dalla Società dei trams è un sistema speciale brevettato della Società Helios, e pur non differenziando notevolmente dagli altri sistemi, presenta il vantaggio di una grande leggerezza del carrello, accoppiato nel medesimo tempo ad una solida costruzione.

La caratteristica di questo sistema è che le vetture possono scartare in un senso o nell'altro dalla linea dei fili in modo da non ostruire le strade, come fanno le vetture del tram ordinario, ma in caso di impedimento per passaggio di carri od altro possono, scartando, proseguire oltre.

Mestre-San Giuliano. — Venne inaugurata la trazione elettrica sulla tramvia Mestre-S. Giuliano. La linea, di 5 chm. di lunghezza, che veniva esercitata dapprima a trazione animale, fa capo al punto d'approdo dei battelli a vapore per Venezia. Per ora il servizio viene eseguito con due sole vetture automotrici, e le corse, nei due sensi, hanno luogo ogni ora. L'energia elettrica viene fornita a 550 volts da un motore a vapore della forza di 55 HP. Il costo totale dell'impianto elettrico è di oltre 150 000 lire. La linea dai treni ordinari elettrici, composti di vetture di I e II classe, è percorsa in 18 minuti.

La linea della Valsugana. — Il Consiglio di Stato ha dato parere favorevole per la concessione di esercizio della linea ferroviaria Mestre-Bassano-Primolano. Essa avvicinerà Venezia a Trento, e renderà più facili e frequenti le relazioni fra il Veneto ed il Trentino orientale che, geograficamente ed etnograficamente, non è che un brano del Veneto.

Il treno-scuola. — Il prof. P. G. Holden si persuase che, con una saggia selezione delle sementi, lo Stato di Iowa (Stati Uniti), potrebbe produrre molti milioni di quintali di granoturco più di quanto produce al presente; e per propagare largamente e rapidamente le proprie idee trovò un mezzo ingegnoso. Le Società ferroviarie le cui linee attraversano lo Stato di Iowa non furono tarde ad accogliere con entusiasmo la proposta del prof. Holden e a concedergli i treni speciali con i quali egli, accompagnato da un altro professore e da varî assistenti, avrebbe percorso in lungo e in largo tutte le regioni dello Stato, portando ovunque agli agricoltori la sua eloquente parola in favore di una razionale coltura del granturco. La maggior produzione di questo e il conseguente aumento del traffico) compenserà largamente le Società ferroviarie delle spese sostenute nel movimento dei treni-scuola. Il primo di questi treni speciali percorse il Iowa centrale, fermandosi mezz'ora a ogni stazione. In una vettura a forma di salone, il prof. Holden spiegava le sue idee a tutti gli agricoltori accorsi per udirlo. Quando la folla era troppo numerosa, le conferenze venivano tenute sul piazzale della stazione. A ogni fermata gli uditori accorsi non erano in media meno di cento. Dopo aver parlato per venti minuti, il professore faceva alcune domande ai presenti, mostrava alcuni campioni di sementi buone e cattive, finchè il treno, fra le acclamazioni degl'intervenuti, si rimetteva in moto alla volta della prossima stazione. Nei primi tre giorni di viaggio il prof. Holden percorse 450 miglia, fermandosi a 50 stazioni e tenendo 60 conferenze. Così i suoi insegnamenti si diffusero tra i coltivatori di circa 1 200 000 ettari di terra, dei quali circa una terza parte vien coltivata a granoturco. Finito il primo viaggio, egli subito ne intraprese un altro, e quindi un altro ancora su diverse linee ferroviarie, portando il suo verbo a 15 000 agricoltori andatigli incontro. Per opera dei suoi insegnamenti egli spera che il raccolto di granturco supererà quest'anno di quaranta milioni di franchi il valore del raccolto dell'anno scorso.

Tunnel, ponte o ferry boat? — Il signor Charles Lenthérie scrive, per la *Revue des Deux Mondes* del primo giugno, sui progetti ideati per mettere in comunicazione diretta la Francia e l'Inghilterra, con un tragitto continuo, senza interruzione, senza cambiamento di mezzi di trasporto, sopprimendo assolutamente ogni trasbordo. Sino dal 1802 fu compilato dall'ing. Mathieu un progetto per un tunnel sottomarino; ma a questo, come ad altri progetti di tunnel, gli inglesi si sono sempre dimostrati contrarî. Un secondo progetto sarebbe quello di colmare lo stretto, ricostruendo l'istmo che, in epoca preistorica, congiungeva il continente all'isola; e la spesa sarebbe prevedibilmente di 900 milioni. Un terzo progetto è quello di un ponte. Un primo progetto di ponte metallico fu presentato nel 1878 all'Accademia delle scienze dall'ing. Vérand de Sainte-Anne. Questo progetto destò subito grande interesse, e della sua attuazione si occupò una Società inglese, la *International Railway Company*.

Il ponte progettato sulla Manica nel 1878 aveva non meno di 340 pile, e i suoi archi non avevano un'apertura maggiore di un centinaio di metri.

Poi vennero i grandi progressi dell'ingegneria; allora la vecchia Società inglese che si era sciolta si ricostituì assumendo il nome di *Channel Bridge and Railway Company*, e col concorso dell'ingegnere Hersent e della Compagnia del Creusot fu elaborato un nuovo progetto, nel quale il numero delle pile fu ridotto a 121. Un altro progetto più recente riduce il loro numero a 72, sicchè la navigazione non troverebbe più grande impedimento. In base agli studi fatti, si può calcolare che la costruzione di un siffatto ponte verrebbe a costare quasi un miliardo di franchi. Un quarto progetto è quello del " ponte immerso „. La Società costituitasi per studiare la costruzione del ponte sulla Manica ha riconosciuto che era forse opportuno il non recare impedimento alla libera circolazione delle navi nello stretto; e così, accanto al progetto sovraccennato, ne è stato elaborato un altro, il quale consiste nel far scorrere un grande carro sostenuto da un'armatura metallica ed emergente al di sopra della superficie dell'acqua su di un ponte collocato a una profondità di 15 metri al di sotto delle più basse maree. Il quinto progetto è il più modesto, ma anche il più attuabile. Si tratterebbe di applicare alla traversata dello stretto di Calais il sistema del *ferry-boat* che fa buona prova in varî paesi, per esempio a New York, sul lago di Costanza, sul lago di Baikal, sullo stretto di Messina. Il piroscafo da adibirsi a questo servizio avrebbe una lunghezza di circa 150 metri, una larghezza massima di 16 a 18 metri, e potrebbe portare tre treni di diciotto carrozze ciascuno. Il suo spostamento totale a pieno carico sarebbe di circa 6000 tonnellate; la macchina motrice, della forza di 10000 cavalli, gli permetterebbe di attraversare lo stretto in un'ora. Un viaggio di andata e ritorno da una riva all'altra, tenendo conto delle fermate, non durerebbe più di tre ore; il *ferry-boat* potrebbe, dunque, fare ogni giorno quattro viaggi di andata e ritorno, trasportando più di un milione di tonnellate all'anno. Secondo un calcolo approssimativo, l'insieme dei lavori di primo impianto, del materiale fisso, del materiale galleggiante e di tutte le spese accessorie, oscillerebbe intorno a 20 milioni di franchi. Come si vede, è una soluzione modesta, e meno brillante delle altre, la quale, mentre sopprime il trasbordo, ha l'inconveniente di non garantire del tutto i viaggiatori contro il mal di mare; ma è una soluzione semplice, pratica, economica, e che potrebbe essere attuata immediatamente.

La ferrovia metropolitana di New York. — Il *Munsey's Magazine* fornisce alcuni dati intorno alla ferrovia metropolitana di New York che recentemente è stata aperta al pubblico.

Questa ferrovia differisce sostanzialmente, in alcune cose, dalle altre ferrovie di egual genere. La linea corre così vicina alla superficie del suolo, che le scale per mezzo delle quali si scende alle varie stazioni sono illuminate fino in fondo dalla luce del giorno. Le gallerie sotterranee sono spaziose, ben ventilate e chiare. I treni, elettrici, consistono di cinque vetture; quelli ordinari hanno una velocità di 26 chilometri all'ora, quelli rapidi di 48 chilometri.

La forza elettrica impiegata è di 132,000 cavalli; l'officina in cui questa forza viene generata copre un'area di 13000 metri quadrati, ed è costata 35 000 000 di franchi; le spese complessive per la ferrovia salirono a 270 milioni.

La costruzione di questa grande ferrovia, la quale serve soprattutto a trasportare gli operai dai sobborghi alla città e viceversa, è durata quattro anni; la linea è lunga più di 11 chilometri, misura in larghezza 16 metri e ha quattro binari: due per i treni ordinari, due per gli espressi. Grazie a un apparecchio speciale, i treni possono essere fermati istantaneamente.

Club Alpino Italiano. — Abbiamo pubblicato nel numero precedente il seducente programma del xxxv congresso degli Alpinisti Italiani, indetto dalla Sezione di Torino del C. A. I. Quel programma (ripubblicato nella *Rivista Mensile* di giugno del C. A. I.) ebbe a subire qualche modificazione, specialmente per quanto riguarda la data del suo svolgimento, che non avverrà più dal 28 agosto al primo settemhre, ma bensì dal 31 agosto al 5 settembre. Il congresso comincerà a Torino, si svolgerà nelle valli di Lanzo, nella Savoia, dal Moncenisio, ove sarà sciolto. Il giorno 2, alle 16, al Crot del Ciaussinè (m. 2649), avrà luogo l'inaugurazine del Rifugio-Albergo Gastaldi, costrutto, di fronte alla Bessanese, dalla sezione di Torino del C. A. I., la quale costruì pure la mulattiera (3 ore) che dal Piano della Mussa (m. 1708), a 45 minuti da Balme (m. 1457), conduce al Crot del Ciaussinè. Nel congresso alpino del 1864 Quintino Sella decretò " che ogni dieci anni, ove sorse il Club Alpino, abbiano a ritrovarsi gli Alpinisti Italiani "; e questi, che nel 1894 s'erano radunati sul Gran Paradiso, si ritroveranno ora, invecchiati, ma accompagnati da giovani schiere, fra i valloni delle Alpi Cozie (che videro le prime imprese dell'alpinismo italiano) intorno all'Uja di Ciamarella (m. 3676), all'Albaron di Savoia (m. 3662) ed al Ciusalet (m. 3312).

Società degli Alpinisti Tridentini. — Il xxxii ritrovo estivo della Società degli Alpinisti Tridentini avrà luogo a Cavalese (Fiemme) il giorno 7 agosto. Lunedì 8 verranno compiute le salite del Latemar e della cima del Catinaccio (m. 2998) nel gruppo de Rosengarten; il giorno 9 si inaugurerà il rifugio Taramelli nel gruppo dei Monzoni; ed in quello e nei giorni seguenti si continuerà la gita sociale per il Passo del Pordoi (m. 2242), Alba, Pieve di Livinallongo, Andraz. Falzárego, Ampezzo. Gli alpinisti che vorranno compiere altre salite, troveranno da scegliere fra le numerose cime dei gruppi dolomitici di Fassa e di Primiero.

La Società degli Escursionisti Veneziani decise d'intervenire al convegno, per il quale anche da altre parti sono numerose le adesioni.

Alla Punta Rers, sopra Varallo, a m. 1631 sul livello del mare, si recò una squadra di signorine della Mediolanum femminile, diretta dalla sua presidentessa Amelia Cavaleri Mazzucchetti. La partenza ed il ritorno ebbero luogo entro lo stesso giorno. Anche in tale circostanza quella squadra seppe tener alto il nome della valorosa società.

Capanna Orazio Spanna sotto la Punta Rers.

Altri dieci soci del Touring si sono fatti, con alto sentimento patriottico, soci della Società degli Alpinisti Tridentini. Ecco i nomi, ad esempio ed incitamento: Angelini Mario, Scandiano; Dassena avv. Giovanni Angelo, Alessandria; Crespi Roberto, Busto Arsizio; Conte avv. Leopoldo Zasio, Feltre; Limonta dott. Giovanni, Bergamo; Questa dott. Giuseppe, Sondrio; Cantelli Federico, Sondrio; Silva Alessandro, Sondrio; Savardo Bernardino, Vicenza; Marco Alvise Gianna Bernardo, S. Vito d'Asolo.

Il rifugio alpino in Valle Forame (m. 2700), eretto dalla Sezione Valtellinese del C. A. I., venne inaugurato il 31 luglio. Esso serve specialmente a facilitare la salita del Pizzo Scalino (m. 3323).

Il ciclismo in Lombardia.

Il giornale *La Sera* di Milano pubblica (colla firma *Pierre*) un assai gentile e lusinghiero articolo sull'*Annuario 1904* del Touring; ed a proposito di esso fa le seguenti osservazioni:

« Nell'*Annuario* di quest'anno troviamo molti dati statistici sul ciclismo e sullo sviluppo che è man mano venuto prendendo il Touring; dati per sè stessi di grande interesse e che offrono l'opportunità di qualche non inutile considerazione.

« Rileviamo, per esempio, che nella sola provincia di Milano ci sono 26 468 ciclisti e 6497 soci del Touring; questi dunque stanno a quelli in ragione di 25 per cento e sono così distribuiti nei cinque circondarî:

« Abbiategrasso: ciclisti 1089, soci del Touring 138 — Gallarate: ciclisti 2629, soci 495 — Lodi: ciclisti 1960, soci 262 — Milano: 18 806, soci 5171 — Monza: ciclisti 1984, soci 431.

« Il circondario di Milano è quello dunque che dà il maggior numero *relativo*, oltrecchè *assoluto*, di soci al Touring, con una percentuale sul numero dei ciclisti (28 per cento), sensibilmente superiore alla media della provincia (25 per cento); il circondario di Abbiategrasso invece è quello che dà le cifre minori (13 soci ogni cento ciclisti).

« A che si deve attribuire questa grave diversità fra un circondario e l'altro? Al fatto, noi crediamo. che il Touring non è sufficentemente conosciuto dappertutto e che l'idea della sua utilità e della sua importanza non è ancora penetrata nella mente di gran numero di interessati.

« Lo si può rilevar ancor meglio esaminando le cifre relative alle altre provincie lombarde.

« Provincia di Bergamo: ciclisti 2164, soci del Touring 466 — Brescia. ciclisti 4592, soci 831 — Como, ciclisti 5057, soci 1342 — Cremona, ciclisti 5220, soci 621 — Mantova, ciclisti 5095, soci 412 — Sondrio, ciclisti 347, soci 155.

« Come si vede, lasciando da parte Milano, la provincia di Como primeggia per il contributo di soci che dà al Touring; anzi, relativamente al numero dei suoi ciclisti, essa offre una percentuale superiore ancora alla media, contando più di 26 soci per ogni 100 ciclisti; Pavia invece, che ha un maggior numero di ciclisti, è relativamente la provincia che dà il numero più basso di soci, con una percentuale di appena 8.05.

« Queste cifre, se prese nel loro insieme mostrano come il ciclismo sia venuto diffondendosi rapidamente (si pensi che cinque anni or sono la provincia di Milano non contava più di 18 300 ciclisti e la intera Lombardia 31 900, mentre oggi ne hanno rispettivamente 26 468 e 54 471), indicano d'altra parte che largo campo sia ancora aperto all'attività del Touring, il quale vorrebbe riunire in un fascio unico tutte le forze dei ciclisti e porsi alla testa del movimento turistico; che a ciò riesca, noi non dubitiamo, perchè i suoi 40 000 soci attuali rappresentano un sicuro affidamento per l'avvenire.

« Di un altro fatto poi sono prova indiscutibile le cifre che abbiamo riportato; e cioè della mirabile attività che caratterizza la nostra regione e la nostra provincia in modo speciale; la bicicletta, per la completa indipendenza che consente a chi la usa, per la relativa facilità con la quale si può diventare espertissimi nel montarla, per il bene fisico anche che arreca insieme a molti altri vantaggi, è destinata a divenire anche più popolare e di uso sempre più comune; i problemi che la riguardano tendono perciò a

diventare d'interesse generale, costituendo un fatto di grande importanza nella vita moderna delle nazioni civili. Noi abbiamo quindi pensato di far cosa grata ai lettori con l'intrattenerci, prendendo occasione dell'*Annuario* del Touring, dell'interessante argomento ».

Autoilluminazione della bicicletta. — È ad un elettricista austriaco, certo G. Straka, che si deve questa scoperta, alla quale è strano che non si sia pensato prima. Lo Straka colloca semplicemente una piccola rotella la quale striscia, senza incepparla, sulla pneumatica delle ruote. Un semplice congegno permette di regolare l'intensità di questo tenue sfregamento. La rotella è messa in movimento dalla pneumatica col suo moto circolare e questo movimento è trasmesso da una dinamo minuscola la quale è perfettamente sufficiente per illuminare una lampada elettrica. Come vedete, la cosa è semplicissima, ed è aspettando una invenzione più perfetta che si può mettere a profitto questa.

Il ciclismo dei mutilati. — Un giornale inglese pubblica una lista assai curiosa dei mutilati che esercitano il ciclismo.

Fra questi sono notevoli: un americano, certo N. Brown, che quantunque possessore di una sola gamba non fa meno di cento chilometri al giorno in bicicletta; il corridore Spread che con una sola gamba ha fatto il tragitto da Londra a Brighton in 6 ore e 26 minuti, cioè con la velocità media di 20 chilometri all'ora; certo signor Scott, privo di entrambe le mani, che dirige la sua bicicletta con i tronconi delle braccia mediante uno speciale apparecchio sullo sterzo.

Una coppia tristamente bizzarra di *tandem* è composta da un ciclista che tiene la direzione, possessore di una gamba sola, mentre il suo compagno ha bensì tutte e due le gambe, ma ha un solo braccio. Infine vi è certo Macinson, senza gambe, che poco tempo fa attraversava la Scozia e l'Inghilterra su di un triciclo speciale mosso con le mani.

Dei ciclisti che possiedono un braccio solo ve ne sono moltissimi dovunque; come pure vi sono ancora molti individui che hanno due gambe e due braccia, e tuttavia non sono ciclisti; il che pare proprio impossibile!

Il saluto militare in bicicletta. — I regolamenti militari di tutti gli eserciti obbligano il soldato di salutare, con atti speciali e diversi, i superiori. Non è stato però ancora prescritto come essi si debbono contenere quando montano in bicicletta e si trovano *vis-à-vis* di un graduato.

La teoria non ha previsto il caso.

Per questo si sta elaborando un progetto per regolamentare più che sia possibile anche questa circostanza.

Il *ciclo-saluto* (così dovrebbe chiamarsi secondo il regolamento), sancisce:

" Il saluto del ciclista, quando monta in bicicletta, consisterà nel rallentare la corsa, tenere diritto il corpo, e guardare francamente il superiore. Se il ciclista gli dovesse parlare, dovrà mettere piede a terra; se si trovasse in una via molto frequentata dove occorresse, per la propria incolumità, fare molta attenzione al manubrio, il ciclista non sarà tenuto di atteggiarsi alla convenzione del saluto ".

Statistica. — Maurizio Martin ha pubblicato un articolo nel *Vélo,* assicurando che in Francia esistono circa 1 750 000 ciclisti: in confronto del numero di quelli dell'anno scorso sono così 150 000 di più. Continuando di questo passo, nel 1906 in Francia si dovrebbero avere più di 2 000 000 di persone che si servono della bicicletta, vale a dire una bicicletta ogni 30 abitanti, e tenendo conto delle donne, dei vecchi e dei bambini, una bicicletta ogni dieci persone.

E' nel nono dipartimento dove la statistica registra il maggior numero di ciclisti.

I dipartimenti che offrono la più elevata percentuale sono quelli della Loira, Loiret, Ain e Marna e Loira.

Il pedale, inventato nel 1855 da Michaux e la cui pratica applicazione non è incominciata che nel 1891, avrebbe così impiegato poco più di 30 anni per raggiungere nella sua patria il massimo della popolarità.

Posta e telegrafo in bicicletta. — L'amministrazione delle poste e telegrafi di Pietroburgo impiega da qualche tempo 50 ciclisti per il trasporto dei dispacci. L'amministrazione ha acquistato essa stessa le macchine e, come si può immaginare, il servizio si svolge con molta celerità.

AUTOMOBILI

La nuova 14 HP tipo 1904 Renault Frères.

Diamo oggi ai nostri lettori la descrizione del nuovo interessantissimo modello di *chassis* 14 HP, quattro cilindri, costruito dalla casa Renault Frères di Billancourt. Questa marca fino dai suoi primissimi tentativi, fu sempre tra le più studiate, tra le più invidiate, e quindi fra le più ammirate.

La grande particolarità della Renault 1904 a quattro cilindri consiste specialmente nella modificazione radicale non del sistema di raffreddamento, che è sempre a termosifone, e senza pompa, ma della posizione dei raffreddatori, e nell'adozione del ventilatore.

Sono stati soppressi i raffreddatori laterali che rendevano difficile l'accesso al motore e quest'anno si sono surrogati con un radiatore situato dietro al cofano. Questo radiatore A è composto di due serbatoi rilegati tra loro da un doppio rango di tubi od alette verticali, che, sebbene all'occhio sembrino quasi attaccati al parafango verticale anteriore B, lasciano invece fra loro e detto parafango uno spazio da 5 a 6 cm. del quale vedremo in appresso l'utilità.

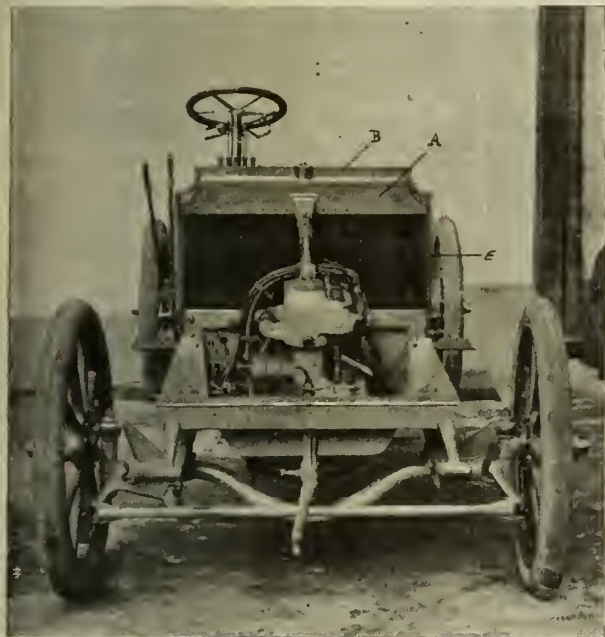
Chassis del nuovo modello 14 HP. Renault.

Si vede quindi chiaro dalla figura qui contro, come questa disposizione valga mirabilmente a lasciare il motore del tutto libero da ogni sua parte e quindi con tutti i suoi organi facilmente accessibili.

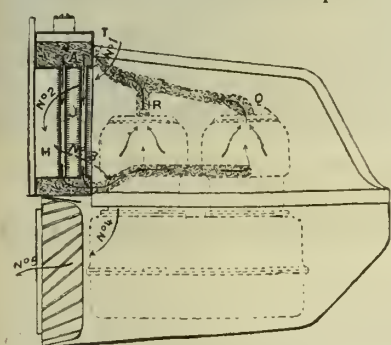
Il cofano C invece di avere i soliti sportelli è interamente chiuso, come anche il disotto del motore è ricoperto da un *carter* D, per modo che tutto il motore fino al volante si trova preso entro una camera ermeticamente chiusa.

Un ventilatore montato sul volante stesso tende a fare il vuoto in detta camera. Allora l'aria esterna viene aspirata e non potendo trovar passaggio da alcuna parte è costretta ad entrare attraverso le due parti laterali E E del radiatore, lasciate libere dal cofano.

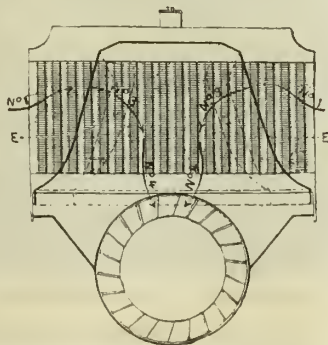
Di lì essa attraversa una prima volta il doppio rango di tubi ad alette nel senso delle frecce 1 e 2 (vedi figura schematica seguente). Invade quindi lo spazio H di cui già accennammo tra i radiatori ed il parafango e penetra nuovamente alla camera chiusa secondo la freccia 3 attraversando una seconda volta, in senso inverso, i radiatori. Di là finalmente sfugge all'esterno, sotto la vettura passando ancora attraverso ai tubi ed alette secondo le frecce 4 e 5.

Siccome il ventilatore ha una grandissima velocità angolare perchè gira al medesimo numero di giri del motore, si comprende che grande quantità d'aria fredda sempre

Chassis della 14 HP. Renault, di fronte.

rinnovata esso lanci sui radiatori. Ne viene da ciò un così efficace riscaldamento che l'acqua non raggiunge mai i 100°.

Radiatore, Ventilatore e Cappello, di fianco.

Come dicemmo, la circolazione dell'acqua è a termosifone senza pompa.

L'acqua riscaldata sale alle culatte dei motori Q ed R ed entra nel collettore A attraverso l'orificio T, e viene rimpiazzata nei motori da una uguale quantità di acqua fredda che viene dal serbatoio inferiore. Di mano in mano che l'acqua calda situata nella parte superiore, si raffredda, essa discende attraverso i tubi ad alette J, ove viene completamente raffreddata dalla circolazione d'aria.

Si comprende dunque la grande semplicità di questo apparecchio, che non abbisognando di alcun organo in movimento, è di conseguenza al sicuro di qualsiasi inconveniente. E' inoltre abolita tutta la lunga e tortuosa tubazione sempre soggetta a guasti, ed a perdita d'acqua nei giunti trovandosi in questo caso ridotta a due soli collettori di grande diametro collegati direttamente al motori da una parte ed al radiatore dall'altra. Un'altra particolarità della nuova Renault è l'accensione, a magneto, e ad accumulatori. Il magneto è a candele del tipo ormai celebre Simms-Bosch, ed è comandato direttamente dal motore per mezzo di due ingranaggi elicoidali.

Radiatore e Ventilatore, di fronte.

La specialità veramente straordinaria di questo magneto sta nel fatto che il motore parte al primo giro di manovella, quasi meglio che cogli accumulatori.

Coi medesimi fili e le medesime *bougies* muovendo una piccola leva, si ha poi l'accensione per accumulatori.

La 14 HP Renault, come la sorella maggiore 1903, ha il motore con tutte le valvole comandate, ed inoltre un comando alla mano e regolatore centrifugo automatico nell'ammissione.

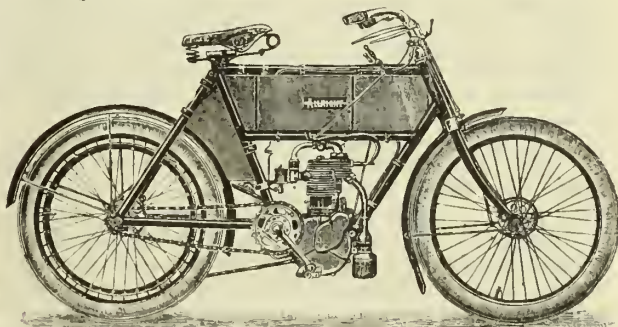
Carburatore, cambiamento di velocità, cardano e differenziale Renault sono troppo noti perchè occorra qui darne la descrizione. Abbiamo voluto invece soffermarci di più sulle vere particolarità di questo nuovo modello che al pari degli altri concorre a rendere sempre più noto ed ammirato il nome della Casa Renault.

Indirizzo: Rappresentante della casa Renault Frères — A. Fusi e C., piazza Castello, 16, Milano.

MOTOCICLETTE

La motocicletta « Allright »

Questa macchina nel suo insieme esce dalle officine della Köln-Lindenthaler Metallwerke, uno dei più importanti stabilimenti di Colonia.

In questi *ateliers* si costruisce tutta la macchina all'infuori del motore che appartiene ad una reputatissima marca del Belgio, la F. N.

Il telaio di questa motocicletta è costruito in tubi senza saldatura, rinforzati nelle loro congiunzioni.

Il motore è piazzato nella sua migliore posizione, vale a dire davanti al pedaliere ed un poco più in basso di questo. La forza è di 2 $^3/_4$ HP; l'alesaggio è di mm. 70, e la corsa di mm. 80.

Il motore è sospeso a quattro punti con branche di acciaio battuto. Nella parte inferiore del *carter* è fissato un livello che permette di verificare dall'esterno la quantità di olio che si trova nell'interno.

Il carburatore è a livello costante, con doppio regolatore di aria e di miscela e senza alcuna leva di manovra.

Una speciale cura si è dedicata nella costruzione della forcella, la parte più delicata, si può dire, della motocicletta.

La metà superiore del fodero entra in quella inferiore ed è provvista alla sua estremità d'un taglio che le dà elasticità. Entro ai due foderi passa poi lateralmente una lamiera d'acciaio messa in costa, che sorpassa i punti di sovrapposizione dei foderi, in modo da rendere elastica tutta la forcella conservandole allo stesso tempo la stabilità voluta.

Riguardo alla trasmissione questa Casa ha lasciato libero il cliente di usare a suo piacere o la cinghia piatta di mm. 36 di lunghezza, oppure una cinghia trapezoidale con chiodi ribattuti in rame.

Il grande recipiente del quadro è diviso in vari scomparti dei quali uno è dedicato alla benzina, uno all'accumulatore e bobina, ed il terzo per l'olio.

Siccome il peso di tutti questi organi sarebbe soverchio e potrebbe procurare la dissaldatura del fondo del recipiente, questo viene sorretto continuamente dal tubo medio del telaio mediante supporti a vite che si avvitano dal sotto in su formando un tutto insieme robusto e rigido.

La valvola della benzina è a doppio cono in modo da rendere impossibile qualunque perdita e sgocciolamento.

Il parafango posteriore a cerniera permette quindi di smontare con tutta facilità il pneumatico in caso di avarie.

Questa macchina è munita di due potentissimi freni a nastro l'uno sul mozzo della ruota anteriore, l'altro su quello della ruota posteriore.

Un ingegnoso dispositivo fa sì che prima di frenare si toglie l'accensione del motore.

Tutti i particolari di questa motocicletta sono studiati con cura veramente minuziosa, e finiscono per costituire così un insieme elegante, bene equilibrato e solido, prerogative essenziali di una macchina come questa che bene a ragione è classificata fra le migliori.

Indirizzo: Rappresentante in Italia delle Köln Lindenthaler Metallwerk, costruttrice delle motociclette « Allright »: M. Türkheimer, via Lambro, 4, Milano.

Ricette pei motociclisti.

Dedichiamo alcuni consigli pratici ai nostri soci neofiti della motocicletta, nella sicurezza che possano riuscire loro di qualche utilità.

Messa in marcia. — Assicuriamoci che l'accumulatore (per quelli che lo hanno) sia ben carico, e ben attaccato ai fili, che il rubinetto della benzina sia *aperto*, e che la spina di contatto occupi il suo posto. Mettere la leva dell'anticipo all'accensione al massimo, aprire bene quella del regolatore se c'è, e verificare che il motore abbia nel *carter* la misura di olio sufficiente.

Iniettare un poco di petrolio nel cilindro, attraverso alla valvola di espirazione od al rubinetto di compressione, montare in sella e partire.

Cinghia. — Se la cinghia è troppo lunga, lo si avverte subito dal fatto che il motore si mette ad andare velocissimo, mentre invece la motocicletta non va. In tal caso occorre anzitutto diminuire immediatamente l'anticipo all'accensione per impedire che il motore, prendendo una velocità folle, si ingrani, indi fermare, ed accorciare la cinghia.

Non accorciare troppo! — L'accorciamento della cinghia deve essere fatto con giudizio. Si sono visti dei motociclisti fatti, precipitarsi rabbiosi sulla cinghia, colpevole di essere un po' lunga, con una coltellata accorciarla di 10 cm.,... e trovarsi poi con una cinghia troppo corta impossibilitati a proseguire! *Si può sempre marciare finchè la cinghia è troppo lunga e viceversa bisogna mettere in treno la macchina se si è accorciata la cinghia più del bisogno!* Per andare al sicuro non bisogna *mai* accorciare la cinghia più di *un centimetro* per volta.

Carburatore. — Se l'accensione è in regola, il motore è dolce ai pedali, oppure stenta a partire, o va a scatti, ciò indica che il carburatore, anzi l'iniettore della benzina, è ostruito.

Basta quasi sempre svitare la vite sotto all'iniettore (in generale tutti i carburatori hanno questa vite), indi prendere la pompa dei pneumatici e soffiare fortemente due o tre volte attraverso all'iniettore per disotto. Novantanove volte su cento, le impurità vengono cacciate via dalla pressione dell'aria e tutto è accomodato.

Prima di soffiare dentro l'iniettatore, ricordarsi di soffare in aria per mandar via la polvere che potrebbe trovarsi dentro la pompa, e che altrimenti andrebbe ad aumentare l'ostacolo preesistente.

Scoppi nella scatola di scappamento. — Sembrano colpi di revolver, e dipendono da varie cause. O l'anticipo all'accensione è troppo poco, oppure l'accumulatore è vicino a scaricarsi, oppure le punte di platino dell'interruttore sono sporche. Si capisce, senza spiegarlo, il rimedio di questi tre casi.

Freni. — Assicurarsi sempre, prima di partire, che il loro funzionamento sia efficace e sicuro. Più la velocità della macchine è forte, più occorre frenare con circospezione, perchè una frenata istantanea, oltre a compromettere la salute della motocicletta, potrebbe anche mettere a serio repentaglio quella del guidatore.

Lo sviluppo delle motociclette.

I confronti fra motociclette vengono abitualmente fatti senza tener calcolo del rapporto che esiste fra i diametri delle pulegge e del cerchietto; così dicasi delle garanzie date da costruttori e negozianti per le salite.

Parmi perciò opportuno che questo elemento oggi sia tenuto in debito conto, anche per il fatto che il regime del motore varia notevolmente, variando ciò che chiameremo *lo sviluppo della motocicletta*, e allo scopo di potere, anche per corrispondenza, definire con un numero tale rapporto.

Nelle biciclette, lo sviluppo è lo spazio percorso ad ogni giro di pedale, ed è dato dalla formola:

$$3{,}14 \times \text{diametro ruota posteriore} \times \frac{\text{numero denti ingranaggio}}{\text{numero denti pignone}}$$

Per analogia, nelle motociclette, lo sviluppo corrisponderà ad un giro di motore e sarà dato da:

$$3{,}14 \times \text{diametro ruota posteriore} \times \frac{\text{diametro puleggia}}{\text{diametro cerchietto}}$$

Una fortuita coincidenza permette di semplificare molto la ricerca dello sviluppo.

Infatti, avendo in massima i costruttori adottato per le ruote delle motociclette il diametro di m. 0,65, al prodotto:

$$3{,}14 \times 0{,}65 = 2{,}04$$

si può sostituire, con errore trascurabile, a tale prodotto, il fattore assai comodo 2, e, volendo tener calcolo, che vi è un solo scoppio ogni due giri, si può prendere *4* invece di *2*; intendo per sviluppo lo spazio percorso ad ogni scoppio, ciò che sembrami più pratico.

Così la mia motocicletta, con una puleggia di cm. 40, ha uno sviluppo di:

$$4 \text{ volte } \frac{8}{40} = \text{m. } 0{,}80$$

e cioè ad uno scoppio corrisponde un avanzo di m. 0,80.

La differenza tra 2 e 2,04 corrisponde al 2 % di scorrimento.

Il calcolo vale solo per le ruote di m. 0,65.

Colle cinghie tonde o trapezoidali, prendere diametri corrispondenti alle mezzerie delle cinghie.

Ing. PIERO PONCI.

GITE e CONVEGNI

Brescia.

A Brescia, nei giorni 28 e 29 agosto avrà luogo un convegno generale e congresso del Touring, ed il giorno 30 una gita sul Lago di Garda. Veggasi la circolare unita nel presente numero della *Rivista*.

Il nuovo stabilimento delle Terme.

Acqui.

(17 luglio).

Il convegno ciclistico ed automobilistico, indetto dal Consolato del T. e dalla sezione dell'Audax, in occasione della fiera ed elle feste di San Guido, riuscì grandioso, solenne, simpatico, e fu una solenne affermazione di affratellamento turistico.

I partecipanti al convegno furono poco meno di mille. Numerose assai, ed applaudite, le squadre di Genova, Alessandria, Altare, Como, Sestri Pon., Savona; e così dicasi di quelle di Asti, Mondovì, Pegli, Milano, Rho, Vercelli, Novi Ligure, Torino, Sampierdarena, Alba, Canelli, Luino, Chiasso, Mortara, Voltri, Castagnole, Lanze, Mede, S. Margherita Lig.

Ben 54 erano le motociclette, e 4 gli automobili; ed a far salire ad un grado ancora più alto l'entusiasmo dei convenuti, concorsero le tre fanfare ciclistiche (brillanti, intonate, infaticabili) di Genova, Altare, Savona.

La nota gentile e soave era data al convegno dalle molte gentili cicliste intervenute, alle quali venne offerto un *carnet-ricordo*, colle principali vedute della città, di tre delle quali offriamo un saggio ai cortesi lettori della *Rivista*.

Quando si aggiunga che il tempo era bellissimo, che la folla riversatasi ad Acqui era straordinaria, e che qui aveva luogo anche il concerto delle bande musicali, ognuno può immaginare quanto grande sia stata l'animazione della città.

La « Bollente ».

I ciclisti furono accolti dalla cittadinanza e dalle autorità locali con grandi manifestazioni di simpatia, ed il Municipio offrì nelle proprie sale un *vermouth* d'onore.

L'ordine fu perfetto e massima la cordialità tra gli intervenuti. Il corteo riuscì splendido sotto ogni rapporto, e l'esito superiore ad ogni aspettativa.

Alla sera la luminaria ciclistica fatta dai cittadini in onore degli intervenuti riuscì un grande effetto e destò l'ammirazione di tutti. Alle 21 vi fu poi un ballo animatissimo al salone dei bagni coll'intervento di molte gentili ed eleganti signore e signorine acquesi.

Uno spettacolo di gala al teatro Garibaldi chiudeva i festeggiamenti, ed i baldi ciclisti si preparavano a malincuore ad abbandonare la città d'Acqui portando nel cuore il dolce ricordo di una giornata allegramente trascorsa in una cittadina bella, gentile ed ospitale.

Numerosi furono i premî. I principali toccarono alla squadra di Como (artistica coppa d'argento), Genova (ricco gonfalone d'oro e medaglia d'oro), Alessandria, Altare, Sestri Ponente, Savona (gonfalone e medaglia d'oro). Vennero assegnate una medaglia d'onore e nastro a tutte le bandiere, ed un ciondolo artistico a tutti i capi fanfara.

Panorama di Acqui.

Pattuglia Ciclisti del 9° Bersaglieri.

Da Palermo per le Calabrie a Roma.

Il 4 giugno ebbi l'onorifico incarico di partire per Roma allo scopo di portare, in occasione dell'inaugurazione del Museo Storico dei Bersaglieri, una pergamena a S. M. il Re.

Non voglio raccontare le fatiche sopportate lungo l'assai accidentato itinerario nostro, da Palermo a Messina e da Villa S. Giovanni a Monteleone, Cosenza, Castrovillari, Lagonegro, Salerno, Nocera, Sarno, Capua, Roma; in tutto 1060 chm, percorsi in 10 giorni di marcia con 3 giorni di riposo (fatiche rese ancora maggiori avendo le biciclette in pieno assetto di guerra, tanto da far loro raggiungere il peso di 30 chg.); ma mi è grato ricordare le oltremodo gentili accoglienze avute dagli ufficiali del 27° Fanteria a Cefalù. dell'83° Fanteria a Patti e Messina, del 51° a Palmi, Monteleone e Cosenza, del Distretto e 91° Fanteria a Castrovillari, del 7° Fanteria a Lagonegro, dell'11° e 12° Fanteria a Sala Consilina e Salerno, del 57° Fanteria a Capua, del Distretto e 47° Fanteria a Frosinone.

E che dire di tutte quelle gentili persone che per puro sentimento turistico ci accolsero come vecchi amici, come fratelli? Il console di Cosenza avv. Cilento mi telegrafò per sapere del nostro arrivo; un bel gruppo di turisti, con a capo i signori Domma e Parise, ci accompagnò per 20 chilometri e ci fu d'aiuto in un disgraziato accidente di rotture di macchine.

A Castrovillari il console avv. Camporota ed altri soci vennero ad incontrarci con degli ufficiali e ci offersero rinfreschi. A Mormanno il sindaco ed il dott. Maradei ci colmarono di premure. A Sarno l'egregio console Turner preparò *tambour battent* bibite ed un buon spuntino pei bersaglieri. A Capua, oltre la cordiale accoglienza degli ufficiali del 57° Fanteria, godemmo della squisita ospitalità del padre del nostro socio Prestieri capo armaiolo del 9° Bersaglieri; ed infine a 15 chm. da Roma una bella squadra di forti ciclisti, con a capo il simpaticissimo console cavalier Trasatti, ci salutò entusiasticamente e volle con cortese insistenza rinforzarci lo stomaco all' osteria del Finocchio, e ci accompagnò poscia fino al Casermone in Roma.

Detto brevemente, molto brevemente, delle persone che ci ospitarono con tanta cordialità, voglio dire qualcosa del nostro itinerario nelle Calabrie. Esse mi furono sempre descritte come paese difficile pel turista; strade pessime, poca acqua, si muore di fame, e poi... pericolo di vita. Di quest'ultimo pericolo non tenni conto, perchè in mia vita non ho mai sentito dire che un ladro od un assassino che sia, vada in cerca della bocca de' moschetti di tre bersaglieri e della pistola di un ufficiale; essi preferiscono darsi allo sport dei portafogli... ma al resto m'ero preparato. Quante dolci delusioni! Che magnifico paese! Quanta gentilezza d'animo ne' suoi abitanti! Quale ubertosità! Che boschi immensi ed incantevoli! Quante fontane d'ottima acqua, vera manna per il turista! Bagnara, Monteleone, Tiriolo, Rogliano, la Dirupata, Campotenese, Mormanno, Lauria, Lagonegro... quanti e quanti magnifici panorami mi ricordano! Andate, o turisti, a visitar le Calabrie; troverete strade buone; siate però modesti nel progettare l'itinerario per le forti salite che vi sono e per aver tempo d'ammirare e godere e ne tornerete entusiasti.

E mi fa piacere d' aver destato questo desiderio nel Consolato romano, maestro nell'organizzare escursioni; ed ho la speranza che presto una bella squadra di ciclisti attraverserà questo paese tanto incantevole quanto poco conosciuto.

Pericle Razzini
Console del Touring, Palermo.

AGNONE (Campobasso). — La riunione dei soci del Touring ad Agnone (della quale abbiamo più volte parlato) promette (viste le numerose adesioni) di riuscire assai bene. Ecco un estratto del programma: Domenica 14 agosto, arrivo delle squadre; lunedì 15, gita alle sorgenti del Verrino (m. 1000), inaugurazione del vessillo del Consolato (dono del socio cav. Roberto Gandolfi), banchetto; martedì 16, gita al Monte S. Onofrio (m. 1400), corse, sfilata, fiaccolata.

BIELLA (Novara). — Per iniziare dell'Unione Sportiva Biellese e della Società Pietro Micca, sotto gli auspici del Touring Club Italiano e della Sezione biellese dell'Audax e sotto il patronato della città di Biella, si terrà a Biella nei giorni 14 e 15 agosto un convegno ciclo-automobilistico. Contemporaneamente avranno luogo la gara nazionale alla palla col tamburello e gli esercizi ginnastici nello sferisterio di porta Torino.

CASTELMAGGIORE (Bologna). — Per iniziativa del Circolo Ciclistico, in occasione del ventesimo anniversario dalla fondazione della Società Operaia di Mutuo Soccorso, si terrà, il giorno 4 settembre, un convegno ciclistico, con numerosi premî, e s'inaugurerà il vessillo del Circolo, dono delle signore di Castelmaggiore.

COMACCHIO (Ferrara). — Alla metà d'agosto, per festeggiare l'inaugurazione della luce elettrica, verrà tenuto, per iniziativa del Club Ciclistico Comacchiese, un convegno ciclistico ed automobilistico, per il quale sono assicurati numerosi premî.

FAGNANO OLONA (Milano). — Per iniziativa della nuova società ciclistica " Cicli Fagnanesi Olona „ si tenne un convegno ciclistico, con gara di tiro a segno.

FICAROLO (Rovigo). — La " Società Ciclistica di Ficarolo „ ha indetto per i giorni 14 e 15 agosto un convegno turistico.

GRADISCA (Venezia Giulia). — Per iniziativa del Club Ciclistico Friulano, si avrà qui il 14 agosto un convegno ciclistico, ed il 21 agosto una riunione di società ciclistiche.

GUBBIO (Perugia). — Si succedono le passeggiate ciclistiche progettate e dirette dal socio avv. Bernabei che ha già condotto seco parecchi a Gualdo-Tadino, ad Umbertide, ecc. Ora fu effettuata la sesta gita a Gubbio-Fabriano. Aumenta di volta in volta il numero dei velocipedisti che vi prendono parte, con nuove iscrizioni al nostro Touring. Sono progettate gite a Nocera, Foligno, Città di Castello, San Sepolcro, Cagli, Fano e tante tante altre.

PARMA. — Ad iniziativa del socio maestro Lucertini, si compì una gita ciclistica dei 25 sott'ufficiali del corso di ginnastica.

Da porta S. Michele, alle 3 ant., nel più perfetto ordine, con in testa il capitano signor Gregori si partì. La comitiva per Casalmaggiore, o per il ponte di ferro (lungo m. 1080) sul Po, andò a Calorno; ed alle 9 era di ritorno a Parma.

PIEVE DI CADORE (Belluno). — Il giorno 14 e 15 agosto avrà qui luogo un convegno ciclistico, per iniziativa del Club Ciclistico Cadorino, di cui s'inaugurerà il vessillo, dono delle signore

PINEROLO (Torino). — Il Veloce Club Pinerolo (fondato il 3 aprile 1894, e forte di ben 350 soci), indice, per il giorno 11 settembre, un convegno ciclo-automobilistico, a cui invita tutte le associazioni sportive. Presidente del V. C. è l'avv. Amedeo Brignone capoconsole del Touring.

ROMA. — Il Consolato romano del Touring compì una gita ciclistica a Tivoli, in onore di Francesco Rodi e Pietro Monichini, che compirono nello scorso anno il giro della Spagna in bicicletta. Pubblicheremo, nel prossimo numero, una relazione diquella festa e, con illustrazioni, una interessante descrizione di quella gita.

— Il Consolato di Roma del Touring avverte che, non avendo il progetto d'una gita ciclistica al Montenegro trovato il necessario numero di aderenti, la gità non si farà.

SIENA. — In segno di benemerenza per l'ottima riuscita del Congresso dello scorso giugno, la direzione assegnò una speciale medaglia d'oro al Consolato di Siena. Altra medaglia d'oro venne pure inviata al plotone ciclisti del secondo reggimento Bersaglieri, il cui colonnello Bertinotti ringraziò con una lettera assai gentile.

VERCELLI (Novara). — Per iniziativa dell'Unione Sportiva Vercellese, il 31 luglio, in occasione delle feste patronali di Santo Eusebio, ebbe luogo un grande convegno ciclistico.

VITTORIO (Treviso). — Per iniziativa del Consolato del Touring, avrà luogo a Vittorio, nei giorni 18, 20 e 25 settembre, un convegno ciclistico con corse ciclistiche e gimkana ciclistica.

Società Sportive.

MILANO. — " Vi et Mente „ è una nuoav Unione ciclistica costituita a Milano fra i soci del Circolo Popolare cattolico del S. Cuore. Si propone la conoscenza di tutto quanto possiede di bello l'Italia settentrionale. Consiglioè così composto: Colombo Ernesto, presidente; Sommaruga Carlo, cassiere; Caccialanza Emilio, segretario; Gallini Ettore, Ugo dei Cereani, consiglieri.

NIZZA MONFERRATO (Alessandria). — Per la iniziativa del console del Touring signor Carlo Antonietti, è sorto lo " Sporting Club Forza e Vigore „ con sezione ciclistica. Auguri.

PIEVE DI CADORE (Belluno). — Si è costituita il " Club Ciclistico Cadorino „. Ne è presidente il dott. Arturo Coletti, console del Touring e sindaco di Pieve.

DI QUA E DI LÀ

UN CURIOSO MEZZO DI TRASPORTO. — In molte località di montagna (ricordiamo la Sagra di San Michele nella valle di Susa, Enego nei Sette Comuni di Vicenza, Terragnolo nel Trentino), sono usate, in tutte le stagioni dell'anno, per discendere dalle ripidissime vie selciate, forti

Slitta in salita

slitte di legno, che sono tirate da robusti montanari, scendenti precipitosamente, con celerità vertiginosa, dall'alto al basso. Liberata dal carico, la slitta viene poi riportata in alto sulle spalle dal montanaro; e per portare in su, su quelle strade, i pesi, sono necessarie le schiere dei muli, degli asini, degli uomini e delle donne. Da qualche anno

Slitta in discesa.

per trascinare in su i pesi si cominciò a far trascinare in su le slitte coi muli. A Bassano (Vicenza) è sorta, or sono quattro anni, la *Colonia Alpina Bassanese Umberto I*, la quale conduce e mantiene ogni anno per alcune settimane a Enego una trentina di bimbi gracili, che riacquistano sul monte, fra i boschi resinosi, salute e vigoria; e per condurre in giù quei bimbi si usava la slitta, e per condurli in su la schiena del mulo. L'Ufficio di presidenza (del quale fanno parte i due consoli del Touring Pietro Bortignoni e dottor Michele Condestanle, e che ha per medico il dott. Guglielmo Gobbi) ebbe un lampo di genio. Pensò: « I muli, andando in su, come trascinano le slitte cariche di farina, non potrebbero trascinare anche le slitte, nelle quali i bimbi stanno comodissimi? » Si provò; si riuscì; dei due mezzi preistorici di trazione se ne fece uno solo; ed ora quei bimbi salgono adagio a Enego nelle slitte trascinate dai muli, e scendono in fretta da Enego nelle slitte trascinate dagli uomini.

LA LOGGIA DEGLI OSI. — « La piazza dei Mercanti — scrive Francesco Malaguzzi Valeri nel *Marzocco* — posta nel cuore di Milano, a due passi dal turbinio maggiore che caratterizza la vita moderna della grande città, è oggi, come curioso contrasto, uno degli angoli di Milano antica più caratteristici e più tranquilli. Nonostante le demolizioni e le ricostruzioni successive all'epoca primitiva, il luogo è chiuso da antichi palazzi: la Loggia degli Osi, opera promossa da Matteo Visconti, il palazzo dei Giureconsulti eretto da Vincenzo Seregni, l'antica sede della rappresentanza popolare che aspetta tuttora d'esser liberata dai deturpamenti moderni, gli avanzi della costruzione di Azzone pei cambiatori, la residenza delle scuole Palatine che riproduce il ricordato palazzo dei Giureconsulti.

« Mentre si aspetta che anche i palazzi circostanti sian ritornati alla maestà primitiva, si è compiuto lodevolmente in questi giorni il restauro della Loggia degli Osi come quella che meglio si prestava a un serio ripristino.

« L'edificio, ripristinato in tutta la sua veste antica liberata da superfetazioni, riappare oggi come uno dei più caratteristici e, diciamolo pure, dei più eleganti del medioevo italiano.

« Si compone di tre ordini di arcate: un porticato terreno, di cinque arcate a pieno centro — al quale, tolti i pilastri barocchi del settecento, fu ridata la forma prima — coperto da vôlte a crociera cordonata e, verso la piazza, ornato di stemmi: una loggia superiore pure a cinque arcate, oggi liberata dal muro che v'era stato posto per esigenze di abitazione e dove ha riacquistata l'antica eleganza la *parlèra*, il poggiolo donde si bandivano decreti e sentenze, e sulla quale è stata riattata la piccola tettoia: sul parapetto corre una fila di stemmi della città, dei Visconti, delle porte. Al sommo s'erge una serie di gruppi di statue dei protettori della famiglia Viscontea, racchiuse da nicchie.

« Il restauro è stato compiuto sotto la direzione degli architetti Savoldi e Borsani i quali, dato il carattere dell'edificio, si tennero in continui rapporti con l'ufficio regionale per la conservazione dei monumenti di Lombardia ».

LA CORREZIONE TOPONOMASTICA DELLE CARTE TOPOGRAFICHE. — Il prof. Giovanni Richieri, dell'Accademia scientifico-letteraria di Milano, presentò al quinto congresso geografico di Napoli (e pubblicò poi nella *Esplorazione Commerciale*) un tema, in seguito al cui svolgimento venne votato in quel congresso il seguente ordine del giorno:

Il V congresso geografico italiano, riaffermando l'importanza delle raccolte sistematiche, quanto più complete e corrette del materiale toponomastico e topolessigrafico dell'Italia e rinnovando in proposito i voti del III congresso di Firenze, riconosce particolarmente:

1° la necessità che si proceda allo spoglio delle buste del censimento del 1900, depositate presso la R. Accademia dei Lincei, allo scopo di avere l'elenco di tutte le località abitate d'Italia;

2° che si proceda con rinnovati metodi alla correzione toponomastica delle nostre carte topografiche;

3° che sorga al più presto, per opera del Governo o per iniziativa di qualche nostro grande istituto scentifico, un ufficio apposito per accogliere, coordinare, correggere con norme scentifiche scrupolose e con assiduo controllo dei competenti, il tesoro dei nomi e dei termini geografici d'Italia.

Prega all'uopo la Società Geografica Italiana e fa speciale invito al Comitato permanente dei congressi italiani di rivolgere a tali voti particolare attenzione e di esaurire tutte le possibili pratiche, perchè abbiano esecuzione.

Il Touring, nel mentre applaude a codesti buoni propositi ed ottime intenzioni ed augura il compimento di tutti i voti contenuti nel predetto ordine del giorno, continuerà per conto proprio nel suo lavoro, modesto forse,

ma anche senza dubbio incessante ed utile. Colle sue pubblicazioni, e specialmente colle sue guide itinerarie, il Touring ha reso di pubblica ragione migliaia e migliaia di nomi, e sarà grato a quanti potranno indicare anche semplici inesattezze di nomi, che fossero incorse in quelle pubblicazioni, per potere in eventuali ristampe, tener conto di tutte le correzioni. Tale preghiera riguarda naturalmente anche le carte pubblicate per il Touring dall'Istituto Geografico Militare; e saremo assai grati a tutti i soci che ci useranno la cortesia di segnalarci gli eventuali errori che in tali carte avessero osservati.

I BOSCHI NEL TRENTINO. — Il dott. Cesare Battisti riassume e commenta, nella rivista *Tridentum*, alcuni recenti ed assai interessanti dati ufficiali sui boschi del Trentino. Sull'area complessiva della regione (chm. quadrati 6356,53), i boschi occupano chm. 3005,77, cioè il 47 %. La massima area boschina si ha nel distretto di Val di Ledro (74 %), la minima in quello di Malè (35 %). La proprietà è erariale per chm. q. 5936 5, comunale per 22 810,8, privata per 71 879,8.

I boschi trentini sono nella proporzione del 56 % a conifere (abete rosso, abete bianco, larice, pino silvestre, ecc.), e del 44 % a piante frondose (faggio, nocciolo, quercia, betulla, ontano, acero, castagno).

BRIGATA PINEROLO. — I due reggimenti che si trovano di guarnigione a Padova (cioè il 13° e 14° fanteria, che costituiscono la brigata Pinerolo) hanno avuta la patriottica idea d'innalzare sul Colle di San Martino un modesto monumento in pietra, in memoria dei valorosi soldati della brigata che lì caddero combattendo nella battaglia del 24 giugno 1859. Il monumento (opera del cav. Carminati di Brescia, che prestò l'opera sua gratuitamente), eretto a spese di tutti gli ufficiali della brigata, fu inaugurato il 24 giugno u. s., con un discorso del generale Aliprindi (che comanda la brigata Pinerolo), e coll'intervento dei colonnelli Bona ed Albonico, del tenente colonnello Ceppaglia, del maggiore Ferrari, dei capitani Capirone (aiutante maggiore), Bavagli e Ferreri, di altri ufficiali, e di molti soldati e borghesi. In questa occasione *Il Giornale del Soldato* pubblicò un numero speciale dedicato alla valorosa brigata, ed il maggiore cav. Ferrari pubblicò un prezioso *Sunto storico della Brigata Pinerolo dal 1672 al 1904*; e da esso togliamo, per quanto riguarda la battaglia di San Martino, i seguenti dati:

Monumento della Brigata Pinerolo a San Martino.

Fra ufficiali e truppa, il 13° di fanteria ebbe:

Morti sul campo 51. Morti in seguito alle ferite 21. Totale morti 72. Feriti 237. Totale perdite 309.

Il 14° di fanteria ebbe:

Morti sul campo 52. Morti in seguito alle ferite 22. Totale morti 74. Feriti 195. Totale perdite 269.

Nella Brigata totale perdite 578.

Restarono, fra altri, morti sul campo i due colonnelli Davide Caminati del 13°, e Michelangelo Balegno di Carpeneto del 14°.

La lotta fu viva specialmente intorno alla villa che sulle carte militari (ed anche nell'opuscolo del maggiore Ferrari) è segnata col nome di *Controcania*, nome che non significa nulla, perchè è errato nella sua origine. Quando i topografi militari austriaci giunsero colà, cioè presso la *Villa del conte Tracagni*, chiesto che cosa essa fosse ne ebbero in risposta che essa era la *Cà del cont Tracagn*; e dal *cont Tracagn* fu cavato fuori il nome di *Controcania*, ormai passato nelle carte e nelle storie, dalle quali nessuno lo caverà mai più. Quanti altri nomi geografici hanno origini simili a questo!

IL CASTELLO DI PRATO. — O s'abbia a credere col Guasti costruita da Federigo II col lascito di Panfollia Dagomari o, come la ritiene il Repetti, anteriore assai a Federigo, oppur si voglia accogliere la opinione del dott. Carlesi, che la identifica addirittura coll' antichissimo castello degli Alberti; certo la fortezza di S. Barbara è un documento storico ed artistico della più alta importanza. Ora si dice che il governo voglia mettere all'asta quel castello per L. 25 000! Tale vergogna, forse, sarà evitata; ma, come giustamente osserva il *Marzocco*, « quanti hanno a cuore il Castello di Prato, debbono insistere non soltanto perchè non si venda, ma perchè si restituisca nella dignità antica ». Quel castello è infatti in condizioni deplorevoli.

Il Castello di Prato.

I TRE RUBICONI. — Cesare passò il Rubicone; ma che Rubicone passò? Sono infatti tre i fiumicelli che aspirano all'onore di essere stati passati da Cesare: l'*Uso* presso Sant'Arcangelo, il *Fiumicino* presso Savignano, il *Pisciatello* presso Cesena. Sui diritti dell'uno o dell'altro dei tre contendenti si discusse assai, ed a lungo. Di recente il cavaliere Rossetti ruppe una lancia a favore del Fiumicino, in favore del quale si può addurre anche l'autorità della tavola peutingeriana.

Annuario dell'Automobilismo

L'*Annuario dell'Automobilismo* per il quale non abbiamo risparmiato cura e diligenza, è quasi pronto e verrà inviato ai sottoscrittori entro il mese di agosto.

Prezzo: L. 2 per i soci del Touring, L. 4 per i non soci.

GIUDICATI TURISTICI.

Automobili. Per chi apprende a condurli.

PRETURA URBANA DI MILANO.

Sentenza 11 giugno 1904 — Vice pretore avv. Rotondi — Signorina Vittoria Brambilla — Difesa avv. Agrati.

Non sussiste contravvenzione nel fatto di condurre un automobile anche senza il regolare certificato di abilitazione, quando ciò si faccia a scopo di apprender a dirigere l'automobile e si sia accompagnati da chi sia abilitato a condurre e che ne sorvegli la marcia.

Omissis . . . .

Ritenuto che, nelle circostanze di tempo, sul corso Sempione e sul viale grande del Parco, fu sorpresa da un vigile urbano la odierna giudicabile mentre, insieme col meccanico Mazza Agostino, allo scopo di impratichirsi nella manovra di vetture automobili, dirigeva quella sopra indicata.

Che il vigile stesso, interrogata la signorina, senza preoccuparsi d'altro, la dichiarò in contravvenzione, perchè sfornita della necessaria licenza di cui ai rubricati articoli del regolamento sugli automobili.

Attesochè in udienza, per le deposizioni giurate di attendibili testi, è rimasto assodato come il meccanico Mazza, sedendo accanto alla prevenuta che soltanto appoggiava le mani sul manubrio della macchina, partecipava anch'egli, con una mano, al movimento di questa ed agiva col piede, sul freno a pedale, così da regolare egli solo la corsa della vettura, da poterla arrestare subito al bisogno, da esserne, insomma, l'effettivo conduttore, il vero *dominus*, l'unico responsabile.

Attesochè, quindi, non potendosi affatto considerare la imputata conduttrice della carrozza in parola, ed essendo esso meccanico fornito di regolare licenza di abilitazione a simile scopo, non può evidentemente, ed in confronto di nessuno, ravvisarsi nella specie la contravvenzione sopra rubricata.

Per tali motivi.

Applicati gli art. 342, 322 e segg., 343 c. p. p.

Dichiara:

Non esser luogo a procedere contro Brambilla Vittoria, in riguardo all'imputazione ascrittale per inesistenza di reato.

*
* *

Velocipedi. Libera circolazione.

PRETURA DI ABBIATEGRASSO.

Sentenza 9 giugno 1904 — Pretore avv. Bianchi — Cocini Antonio console del T. C. I. — Difesa avv. Agrati.

Il regolamento sui velocipedi abroga ogni divieto posto alla circolazione dei velocipedi innanzi il 1º gennaio 1898.

I viali vietati alla circolazione dei velocipedi sono esclusivamente quelli riservati ai pedoni ed ai cavalli da sella nei parchi o giardini pubblici.

Omissis . . . .

Il Cocini Antonio venne, alle ore 17 del giorno 21 aprile u. s., sorpreso dalle guardie comunali, Lazzati Luigi e Garanzini Felice, a percorrere in bicicletta il piccolo viale, riservato alle persone a piedi, fiancheggiante le piante di fronte alla stazione ferroviaria.

Ritenendo le guardie stesse che il Cocini Antonio avesse contravvenuto al disposto dell'art. 7 del regolamento di polizia urbana per questo comune, in data 28 aprile 1878, elevano a di lui carico verbale di contravvenzione e della quale appunto è oggi chiamato a rispondere.

Ora l'imputato sostenne all'udienza di non dover rispondere della contravvenzione come sopra imputatagli, innanzi tutto perchè basato su di un regolamento che ha cessato di avere effetto col 1 gennaio 1898 in virtù del regio decreto 16 dicembre 1897, approvante il regolamento per la circolazione dei velocipedi, in esecuzione della legge 22 luglio 1896 n. 318, in secondo luogo perchè per il disposto dell'art. 6 del succitato regolamento 16 dicembre 1897, il viale sul quale egli venne sorpreso in bicicletta non è a considerarsi tra quelli sui quali è esteso il divieto di circolazione dei velocipedi, ed ancora perchè, ad ogni modo, non era il viale medesimo contrassegnato da alcuna regolare indicazione di divieto, irregolarità del resto comune alla maggior parte dei viali compresi nello spazio denominato piazza Garibaldi, e che dà luogo a continui inconvenienti per i ciclisti, specie forestieri, che appunto per tale deficenza di indicazione di divieto, non hanno modo di potersi regolare.

Il giudicante non può disconoscere il fondamento delle suesposte eccezioni sollevate dall'imputato alla mossagli accusa.

Ed invero non può egli essere chiamato a rispondere di contravvenzione all'art. 7 del regolamento di polizia urbana per questo comune pel fatto da lui commesso e non contestato, dal momento che il regolamento stesso ha cessato di avere effetto in tale materia, per quanto disposto dalla legge posteriore 22 luglio 1897, e più dal regolamento relativo succitato, il quale, all'art. 13, tassativamente stabilisce che tutte le disposizioni riguardanti la circolazione dei velocipedi contenute nei regolamenti di polizia urbana cesseranno di avere effetto col 1 gennaio 1898.

Troppa chiara è tale disposizione perchè occorra dir altro per dimostrare come non possa più applicarsi, per ciò che riguarda la circolazione dei velocipedi, il suddetto regolamento di polizia urbana e quindi si debba a favore dell'imputato dichiarare non luogo per inesistenza di reato.

Ma pur volendo entrare a discutere se possa dirsi giuridicamente sussistente la contravvenzione al Cocini contestata, per quanto dispone l'art. 6 del regolamento 16 dicembre 1897, e cioè se il fatto da lui commesso possa essere contemplato dal suddetto articolo, non può il giudicante che convenire coll'asserto dell'imputato e suoi difensori, che appunto il caso pel quale il Cocini venne sorpreso in bicicletta non possa considerarsi tra quelli interdetti alla circolazione dei velocipedi.

Interpretando infatti letteralmente il contesto di detto articolo, la cui dizione è molto facile e chiara, si ha una indubbia dimostrazione come il divieto alla circolazione dei velocipedi sia esclusivamente limitato ai marciapiedi dell'abitato ed ai viali riservati ai pedoni ed ai cavalli nei parchi o giardini pubblici.

In mancanza di altra limitazione, specificatamente stabilita, devesi ritenere che a tutti gli altri viali od alee sia ammessa pei velocipedi la libera circolazione.

Tale larghezza del resto trova sua piena e logica giustificazione in quanto dispone l'art. 1 del più volte citato regolamento, che accorda ai velocipedi completa libertà di circolazione in tutto il territorio del regno, perchè sotto l'osservanza di speciali disposizioni e limitazioni che sono appunto quelle ricordate e che unicamente debbonsi ritenere come imposte.

Ora nella fattispecie non può dirsi certamente che il viale su cui fu al Cocini contestata la contravvenzione sia un viale di parco o di giardino pubblico, e ciò per quei rilievi della località che opportunamente furono chiariti all'udienza.

Non esistono ivi che alcuni viali delineati da piante che, senza dubbio, non bastano a costituire nè un parco, nè un giardino pubblico, ed il viale poi in contestazione è posto esternamente alle piante, verso la strada di circonvallazione, colla quale quasi si confonde.

Nessun segno è quivi posto che indichi chiaramente il divieto di circolazione ai velocipedi, e solo sul fianco di detto viale, in corrispondenza quasi all'imbocco, verso la stazione ferroviaria, del viale principale che ad essa conduce, esiste, posto però in modo di non essere visibile a chi percorre sulla sua lunghezza detto viale, un palo portante una scritta con divieto di passaggio ai veicoli, tra i quali non possono comprendersi i velocipedi che la legge ha voluto da quelli distinguere ed ai quali l'indicazione di divieto, ad ogni modo, non intendeva riferirsi non sussistendo forse allora, quando venne messo, la necessità di doverne regolare la circolazione.

E a tale riguardo non può negarsi la deficenza nella località contemplata da questo regolamento di polizia urbana, di segni indicatori dal decreto di passaggio ai veicoli e velocipedi, mentre tale decreto deve essere pubblicamente significato in modo da non dar luogo ad equivoci od errori, e possa, chi fa uso dell'uno o dell'altro mezzo di locomozione, conoscere con facilità e sicurezza i luogbi sui quali è è permesso di transitare.

Adunque, per le svolte considerazioni, non potendosi comprendere il viale che il Cocini percorreva tra quelli cui la legge ha voluto imporre un espresso divieto, la contravvenzione a lui contestata non può avere giuridico fondamento e perciò era in sua facoltà di liberamente percorrere il viale medesimo.

E' facile comprendere come dopo le nuove discipline, regolanti tale materia, sono venuti a trovarsi nell'identica condizione diversi degli altri viali cui il regolamento d'Abbiategrasso ha inteso di estendere il divieto di circolazione ai velocipedi.

Ora se a tali viali speciali circostanze, tra cui prima quella che nel miglior modo possibile venga tutelata la sicurezza e la integrità personale dei cittadini che anche per i velocipedi possono correre pericoli, per quanto non gravi come quelli che potrebbero derivare dall'investimento di carri od animali, consigliano di imporre maggiori limitazioni di quelle già prevedute, ne è aperta ed additata la via alle autorità comunali dal regolamento 16 dicembre 1897, sotto le speciali condizioni però di cui è menzione all'art. 5.

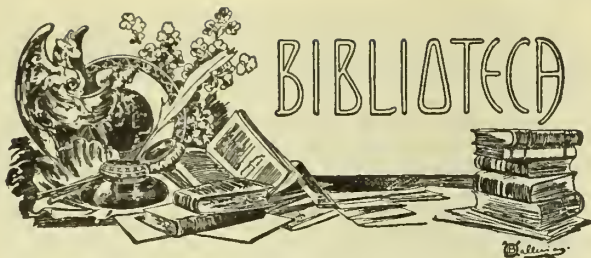
Ad esso dunque si uniformi questo comune onde cessi la possibilità così di gravi errori od abusi da parte dei cittadini che alla legge devono ottemperare, *che d'incertezze, parzialità od abusi* (*che pure non si sono potuti tacere e non biasimare*) da parte di chi deve vigilare per la piena osservanza della legge stessa.

*
* *

NOTA — Abbiamo pubblicato la chiara sentenza dell'illustrissimo Magistrato, sapendo come essa gli sia stata causa di amarezze tanto ingiuste quanto insane, da parte di chi pretendeva far valere odiosi ed illegali divieti a solo danno dei turisti.

Possano i Consoci così confidare sempre non solo nella dottrina, ma in una virtù anche più elevata nella nostra Magistratura, l'integrità che non piega nè a lusinghe nè a poteri.

Tale è l'augurio mio lasciando — per le aumentate occupazioni professionali — questa rubrica, presa nei tempi in cui ogni diritto del turista era ancor misconosciuto dal Magistrato, mentre ora esso è alto proclamato, e gli abusi delle stesse autorità, dal Magistrato stigmatizzati e repressi. Essa sarà continuata da altro egregio Collega, ma pur nella maggior calma del mio studio porterò, sempre, la stessa fede, lo stesso entusiasmo e la stessa devozione alla buona causa turistica.

Avv. CESARE AGRATI.

G. Saragat e Guido Rey, *Famiglia Alpinistica;* Torino, S. Lattes, 1904 (pag. 364; L. 3,50).

Il nuovo libro dei geniali scrittori, ben noti nel mondo letterario e nel mondo degli alpinisti, è un delizioso quadro di uomini e cose dell'alpinismo italiano.

Giovanni Saragat (*Toga Rasa*), dopo aver divertito una mezza generazione coi suoi bozzetti giudiziari umoristici — un genere che si può dire creato in Italia da lui — coi suoi studî della vita militare, della vita forense e dei costumi pittoreschi della sua natìa Sardegna, s'è dato allo studio dell'alpinismo, riproducendolo così vivacemente da interessare e dilettare singolarmente il pubblico.

Guido Rey è a tutti noto per la sua passione alpinistica e per gli studî che per tale nobile passione ha compiuto. Non v'è studioso dell'alpinismo che non conosca e non ammiri la poderosa opera che il Rey pubblicò l'anno scorso sul *Monte Cervino;* opera che fu presentata al pubblico da Edmondo De Amicis e pubblicata da Ulrico Hoepli.

Giovanni Saragat e Guido Rey non sono nuovi nella collaborazione. Essi hanno già pubblicato l'*Alpinismo a quattro mani*, libro che i cultori della letteratura alpinistica non hanno di certo dimenticato.

Lieti del primo successo, questi due scrittori, che sono d'indole così diversa e pur stanno così bene insieme, hanno scritto questo bel libro, pubblicato con ogni cura.

E' un libro che si legge d'un fiato e che ristora lo spirito ed il cuore, come l'aria alpina. Contiene i seguenti capitoli: I. *Rivista di parata* - II. *Le nostre alpiniste* - III. *I festaioli* - IV. *I primi passi* - V. *Guida nostra* - VI. *Mezze borse* - VII. *Maestro d' alpinismo* (e uno splendido medaglione del compianto Luigi Vaccarone) - VIII. *L'anima della montagna* - IX. *Per una punta* - X. *Pellegrinaggio montanino* - XI. *Nelle Alpi Cozie* - XII. *Gli umili.*

Alle pagine entusiastiche, serene, piene di fede, e quasi direi verginali del Rey, s'intrecciano quelle ridanciane, scherzose, ironiche del Saragat. Sembra, leggendo questo libro, veder Faust e Mefistofele che procedono a braccetto.

Il volume contiene pure preziosi fac-simili di autografi di Felice Giordano, John Tyndall, Quintino Sella, Edward Whymper, E. C. Fitz Gerard, S. A. R. il Duca degli Abruzzi, riprodotti da libretti di guide celebri.

Questo libro formerà il gradito *vademecum* di quanti fortunati corrono ai nostri monti in questi caldi giorni. Nè coloro che, per ragione dei loro affari rimarranno in città, disdegneranno queste belle e fresche pagine, che ci fanno amare e desiderare le nostre sublimi e affascinanti Alpi e ci insegnano a stimare la varia e prosperosa famiglia degli alpinisti nostri.

Ferdinando Borrino — *Il manuale del motociclista;* Milano, Ulrico Hoepli, 1904 (pag. 124; L. 2).

La diffusione raggiunta oggi dal motociclo ha spinto l'autore, ingegnere specialista di automobilismo, a esporre in un volume quanto è criterio fondamentale e pratico nell'uso, nella condotta e nelle novità di questa importante macchina.

L'ing. Borrino ha creduto che l'estendersi di questo ramo di *sport* meccanico più popolarmente accessibile meritasse uno studio facile, tecnico e alla portata di tutti.

L'autore, data una idea dei termini tecnici più in uso per questo ramo di macchine, passa a studiare ogni principio tecnico su cui la macchina si basa e ogni funzione degli organi che la compongono.

Dalla carburazione (carburatori a superficie e a spruzzo) al motore, alle valvole (semplici o comandate) ai varî tipi di *trembleurs*, all'accensione, alla teoria delle vibrazioni, al motore ideale, a due tempi, alla trasmissione, lubrificazione, ecc., passa in rassegna completa tutto quanto è fondamentale nella costruzione ed uso del motociclo.

Un capitolo speciale in cui si indicano le più pronte riparazioni da farsi durante il viaggio e il modo di procedere per analisi nella ricerca degli inconvenienti che sono causa di arresti o irregolarità di marcia, fa di questo manuale il vero compagno del meccanico e del dilettante.

Nella stampa sportiva.

A Palermo ha cominciate le sue pubblicazioni la **Rivista dello Sport**, quindicinale, illustrata, mondana. Ne è direttore e proprietario Dore Montalbano. Augurî.

— E uscito il primo numero del **Bollettino dell'Alpinista**, rivista bimestrale della Società degli Alpinisti Tridentini Si pubblica a Rovereto (ove, per il biennio 1903-1904 è la sede della Società), e ne è redattore Gustavo Chiesa. Da questo numero si può arguire che il *Bollettino* riuscirà utile sia per l'alpinismo in generale sia per l'alpinismo trentino in particolare. I soci della Società degli Alpinisti Tridentini erano, a fine giugno, 1410. Tale numero deve venire presto raddoppiato! Si avverte a questo proposito che la S. A. T. conferisce una targhetta d'argento a quel socio che presenterà, nel corso di un anno, almeno cinque nuovi soci.

Libri nuovi pervenuti alla « Rivista » del Touring.

Municipio di Cesenatico, *Lo sviluppo edilizio sulla spiaggia marina di Cesenatico, - Concessione gratuita di aree fabbricabili*; Relazione del sindaco di Cesenatico signor Paolo Corelli, Ravenna, Tip. G. Mazzini, 1904 (pag. 12 in 8°).

Pietro Pascoli, Capotecnico d'Artiglieria e Genio, *Automobili ferroviari a benzina pei servizî dell'esercito;* estratto della " Rivista d'Artiglieria e Genio ", 1904, vol. II; Roma, Enrico Voghera, 1904, (pag. 12 in 8° con tre tavole fuori testo).

Prof. Fermo Magni, *Guida illustrata della Valsassina*; Lecco, tip. Magni, 1904, (pag. 244 in 16° legatura in tela; L. 2,50).

Automobile Club Italiano di Milano, *Annuario 1904;* Milano, Capriolo e Massimino, 1904, (pag. 196 in 16° legato in tela; distribuito gratuitamente ai soci dell'A. C. I.).

Algemeene Nederlandsche Wielrijdersbond, (Unione Generale dei Ciclisti Olandesi), *Handboekje 1904* (Annuario 1904); Schiedam, A. M. Roelants, 1904, (pag. 288 in 16°; distribuito gratuitamente ai soci dell'A. N. W. B.).

Den Norske Turistforeningen, (Unione dei Turisti Norvegesi), *Aarbog for 1904* (Annuario 1904); Kristiania, Grøndahl u. Sohn, 1904, (pag. 264 in 8° con illustrazioni fuori testo).

Oesterreichischer Automobil-Club, (Autom. Club Austriaco) *Jahrbüch für 1904* (Annuario 1904); *I volume*, Statuto, Cariche direttive ed amministrative, Elenco dei delegati dell'Oe. A. C. Elenco dei soci dell'Oe. A. C. (pag. 126 in 8°); *II volume*, Posti di rifornimento benzina e lubrificanti nell'Austria-Ungheria, Dogane internazionali, Regolamenti di circolazione (pag. 62 in 8°).

Bollettino del Club Alpino Italiano, pubblicato per cura del Consiglio direttivo; Torino, G. U. Cassone, 1903 (pag. 264 in 8° con piante e carte geografiche fuori testo). Dono della Direzione del C. A. I.

Cap. Guido Altieri, *L'Eroina di Port-Arthur;* avventure russo-giapponesi; 25° volume della serie " In giro pel mondo " Biblioteca di viaggi e avventure per la gioventù; Torino, Giulio Speirani e figli, editori, 1904 (pag. 212 in 8°, L. 1). Dono dell'editore.

Doni alla Biblioteca del Touring.

L. F. De Magistris, *Bibliografia Geografica della Regione Italiana*, Anno II, 1902; Estratto della " Rivista Geografica Italiana; anno X, 1903; Firenze, M. Ricci, 1902 (pag. 112 in 8°). Dono dell'autore.

Dr. Marco Perosa, *Bulgaro (Borgo-Vercelli) e il suo circondario*, Monografia con illustrazioni; Vercelli, G. B. Dell'Erra, 1889 (pag. 462 in 8° con una carta topografica del mandamento di Borgo-Vercelli; L. 6). Dono dell'avv. A. Crosio, console di Borgo-Vercelli.

— *Etat général des Routes de poste des Provinces Illyriennes dresse avec approbation de S. E. le comte Bertrand, gouverneur général;* Laybach, imprimerie du gouvernement, 1811 (pag. 20 in 16°). Dono del sig. Vittorio Cavazzocca Mazzanti, console di Verona.

Wolfgang Vogel, *Das Motor-Zweirad und Seine Behandlung;* Berlino, Gustav Schmidt, editore, 1902 (pag. 154, in 16°, Mr. 1,50). Dono dell'editore.

Wolfgang Vogel, *Schule des Automobil-Fahrers;* Berlino, Gustav Schmidt, editore, 1902 (pag. 190 in 8°). Dono dell'editore.

Ringraziamo per l'invio fattoci di pubblicazioni e riviste arretrate il signor Felice Arrigo, Genova.

Comunicati e notizie del Touring

Deliberazioni del Consiglio.

NOMINE

Il giorno 16 luglio, presenti i signori comm. Federico Johnson, rag. Gino Turrini, rag. Antonio Cova, Giuseppe Sala, Achille Riboni, Achille Negri, si procedette allo scrutinio delle schede di votazione pervenute dai soci a tutto il 15 luglio, secondo era fissato nella scheda di votazione per le elezioni dei sindaci.

Risultò che nell'urna erano 1238 schede, dalle quali risultarono eletti i signori:

RIVA rag. ROMEO, con 1223 voti.
TURRINI rag. GINO, „ 1222 „
SOFFREDI rag. ATTILIO „ 1215 „

La Direzione generale comunicò l'avvenuta nomina agli eletti, che accettarono la carica.

DIMISSIONI

L'avv. Cesare Agrati, che da quasi sette anni lavorava per il Touring, rieletto consigliere in seguito alla votazione generale del 15 giugno, ha dichiarato di non poter accettare, per impegni professionali, il mandato confermatogli dai soci. Il Consiglio accettava tali dimissioni, non senza ricordare la parte presa dal dimissionario nella Sezione legale, parte che il Consiglio volle già riconoscere coll'assegnazione di una medaglia di benemerenza.

PERSONALE D'UFFICIO

In seguito al grande e sempre crescente sviluppo del Touring e della conseguente accresciuta importanza della sua amministrazione, si è dimostrata la necessità di nominare una persona alla quale affidare speciali mansioni d'ordine e sorveglianza, per modo che ne risultasse diminuito al Capo ufficio l'attuale lavoro, reso troppo gravoso dall'aumentato numero dei soci e dalle numerose ed importanti iniziative che il nostro sodalizio va continuamente intraprendendo. Il Consiglio quindi, dietro relazione fatta in merito dalla Direzione, approvava la nomina di un Capo ufficio d'ordine, e ne determinava le mansioni.

Prendeva quindi in esame ed approvava alcuni cambiamenti e provvedimenti per il personale d'ufficio.

STRADE

Bertarelli diede comunicazione della definitiva costituzione della Commissione pel miglioramento delle strade, illustrandone il lavoro già iniziato.

Il Consiglio votava un ringraziamento alla Commissione.

VACANZE

Il Consiglio deliberò di sospendere per qualche tempo le sue sedute, affidando alla Direzione il disbrigo degli affari.

La nuova sede del Touring.

Furono del tutto sgomberati gli antichi ufficidel Touring, che ora ha la sua sede in Via Monte Napoleone, 14.

Nel prossimo novembre, per la ricorrenza del decimo anniversario della fondazioue del sodalizio, gli uffici saranno tutti in pieno ordine, ed essi verranno allora inaugurati con solennità. Al prossimo numero maggiori particolari.

Le pubblicazioni del Touring e la Ditta G. B. Paravia.

La direzione del Touring ha concesso il deposito generale delle sue pubblicazioni alla spett. *Ditta G. B. Paravia* (Torino, Roma, Milano, Firenze, Napoli), la quale a sua volta le darà in deposito ai suoi molti corrispondenti e colleghi librai.

Il servizio per i librai verrà completamente ed esclusivamente fatto dalla predetta *Ditta G. B. Paravia.*

I soci del Touring, presentando all'atto dell'acquisto la tessera sociale vidimata e col francobollo dell'annata in corso, goderanno presso i detti librai dello sconto del 25 %.

Pubblicheremo l'elenco completo dei librai i quali, col tramite della *Ditta G. B. Paravia*, hanno il deposito delle pubblicazioni del Touring.

Guida della Lombardia.

Chi ha spedito degli acconti per la nuova edizione della *Guida della Lombardia*, è pregato di inviare, colla massima sollecitudine, il saldo, e riceverà allora, a ritorno di corriere, i tre volumi colle relative carte. Molte sono le nuove richieste della *Guida* stessa; e preghiamo perciò i sottoscrittori a voler pagare ancor quanto devono, affinchè il Touring possa presto sapere con esattezza di quante copie può disporre per le nuove richieste.

Fate nuovi soci!

Ogni socio ne faccia un altro!

Per estrinsecare il suo vasto programma il Touring ha bisogno di mezzi poderosi, e questi non possono pervenirgli che dai soci.

Ogni socio, oltre di pagare puntualmente la sua quota, deve cercare di duplicarla, triplicarla, moltiplicarla, con cercare nuovi soci.

Ogni socio, anche lontano, anche lontanissimo, vuole che gli indichiamo un mezzo semplice, pratico, facile per festeggiare la ricorrenza del primo decennio della vita del Touring? Presenti, entro ottobre, un nuovo socio!

I 40 000 soci diverrebbero in tal modo 80 000.

Ogni socio dovrebbe, ogni anno, farne un altro; ma poichè ciò (e pare impossibile!) non avviene, è necessario, è giusto premiare quei soci che procurano un buon numero di aggregati; ed ecco la causa della istituzione dei

PREMI AI SOCI BENEMERITI.

Chi presenta nuovi soci al Touring, oltre che rendersi utile ai soci presentati, e dar vantaggio al Sodalizio, procura vantaggio anche a sè stesso.

Infatti:

1° Ogni socio che presenta dieci soci è dichiarato **benemerito** e riceve un'artistica

medaglia-ricordo d'argento,

2° Chi presenta cinquanta soci ha diritto alla

grande medaglia d'argento;

chi ne procura cento ha diritto alla

medaglia d'oro;

3° Chi durante il 1904 avrà presentato al Touring il maggior numero di soci, sarà dichiarato *recordman del 1904* nella propaganda e riceverà una

medaglia d'oro;

4° Il signor Ernesto Reinach e la ditta Torriani e C. offrono *a tutti i soci benemeriti del 1904*

un elegante e pratico carnet,

per annotazioni, che non è messo in vendita, e costituisce un gradito ricordo dell'opera di propaganda a favore del Touring.

5° Il sig. E. Botticella (Milano, via Manzoni, 39) spedirà mensilmente *a tutti i soci benemeriti del 1904,* il suo apprezzatissimo

Orario generale delle strade ferrate.

***

Oltre a questi, il Touring è in grado di mettere a disposizione dei soci anche una lunga serie di

PREMI STRAORDINARI.

Infatti tutti quei soci che dal **primo novembre 1903 al 31 ottobre 1904**, avranno presentato al Touring almeno dieci nuovi soci, concorreranno, col numero di schede proporzionato al numero delle decine di soci presentati, all'estrazione a sorte dei seguenti premî, e degli altri che potessero venire in seguito indicati nella *Rivista.*

1° **Biglietto gratuito di andata e ritorno Milano-Parigi** per visitare il VII *Salon* del ciclo e dell'automobile del dicembre 1904. Tale biglietto è offerto dalla ditta di viaggi G. Sommariva & C. di Milano, ben nota per la puntualità dei suoi servizi

2° **N. 12 freni Bowden (mod. 1904) agenti sul cerchione**, per bicicletta o motocicletta a desiderio del vincitore, offerti dal Syndicat Français des Brevets E M. Bowden di Parigi.

3° **N. 10 freni Carloni (mod. 1902) agenti sulle gomme**, offerti dalla ditta Carloni's Brake & C. di Milano.

4° **Un apparecchio fotografico tascabile "Nixe"**, con obbiettivo acromatico, per lastre e pellicole, offerto dalla ditta succ. Ganzini Namias & C. di Mario Ganzini di Milano.

5° **Una macchina fotografica** *Pocket Poco A*. **Una macchina fotografica** *Premo Film Camera Box*, offerte dalla ditta M. De Mattia & C. di Milano, rappresentanti della Rochester Optical & Camera Co. di Rochester (S. U. A.).

6° **Dieci serie dei rinomati prodotti fotografici AGFA** della nota Actien Gesellschaft für Anilin Fabrikation, di Berlino, a mezzo de' suoi rappresentanti per l'Italia signori Lamperti e Garbagnati di Milano, composte ognuna di:

4 dozzine di lastre e pellicole **AGFA** *Extra rapide, Isolar ortocromatiche, Isolar antihalo*, **AGFA** *diapositive*, ecc.;
10 tubetti di sviluppatori **AGFA** (Iconogeno, Metol, Amidol, Glicina, Idrochinone, ecc.);
5 tubetti di sale fissatore **AGFA**;
3 " " riduttori **AGFA**;
1 flacone rinforzatore **AGFA**;
1 scatola sale di viraggio e fissaggio neutro all'oro **AGFA**.

7° **Sei dozzine di lastre fotografiche** 6 1/2 × 12;
sei dozzine 9 × 12;
sei dozzine 13 × 18;
offerte dalla ditta M. Cappelli di Milano.

8° Un gruppo di **Guide Brentari** contenente: *Guida del Trentino* (4 volumi); *Guida del Cadore; Guida di Padova; Guida di Venezia; Guida del Lago di Garda; Guida di Recoaro.*

CONSOLATO

DECIMOTTAVO ELENCO CONSOLARE
per il biennio 1903-1904
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

ITALIA.

Per la R. Nave *Euridice* Degli Uberti Roberto.
Adria . . . . Donà avv. Gaetano.
Ancona . . . . . . Alessandrini Arnaldo.
Bareggio . . . . . . Olgiati rag. Celio.
Brisighella . . . . . Cerchi dott. Giovanni.
Budrio . . . . Minelli rag. Giulio.
Cannitello . . . . . Lazzaro avv. Francesco.
Foligno . . . . . . Mancini avv. Fernando.
Montenars . . . . . Isola Faustino.
Orta Novarese . . . . Zavattaro Giuseppe.
Pioltello . . . . . . Lucioni Cesare.
Pombia . . . . . . Silvestri Piero.
Salerno . . . . . . Salerno ing. Francesco.
Tocco Casauria . . . Ricotti Pier Vincenzo.
Torino . . . . Verdun di Cantogno conte Lorenzo.
Valstagna . . . . . . Negrelli Antonio.

ESTERO

Trento . . . . Podetti Francesco.
" . . . . Stefenelli dott. Giuseppe.
Yokohama . . . . . Bertazzoli Giuseppe.

CONSULENTI LEGALI

NOMINE A CONSULENTI
pel biennio 1903-1904
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Novara . . . . Garelli avv. Edgardo, via S. Gaudenzio, 5
Orbetello . . . . . . Marini avv. Marino, via Garibaldi, 8.

SEZIONE MEDICA

MEDICI DEL T. C. I.
Decimonono elenco pel biennio 1903-1904
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Brescia . . . . . . Preti dott. Ettore Franco, via Territorio, 1.
Caramagna . . . . . Bruno dott. Ernesto —
Maccagno Superiore . . Piccinelli dott. Pietro —
Misinto . . . . . . Magnoni dott. Guido —
Pradamano . . . . . Camurri dott. Luigi Vincenzo —
Valenza . . . . . . Gandini dott. Vincenzo —

FARMACISTI.

Bagni di Lucca . . . Farmacia Inglese —
Conegliano . . . . . " di Rossi Cesare, piazza Garibaldi.
Foligno . . . . . . " di Ottaviani Fausto, via Garibaldi, 1.
Gattinara . . . . . . " di D'Alberto Pietro, via Garibaldi.
Oleggio . . . . . . " di Badò Carlo, via Sempione.
Sarezzo . . . . . . " Mazza —

Meccanici del T. C. I.

Decimosesto elenco.

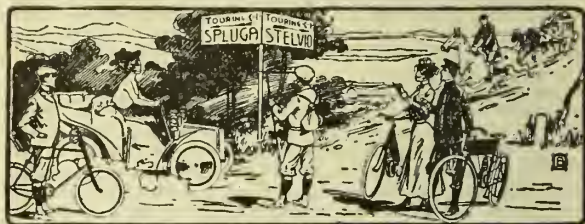
Seconda categoria.

Ancona . .	Ditta Daini Amedeo e F.llo	M.C., v. XXIX Settembre.
Chivasso . .	Caùdera Armando	M.C., v. Torino, 23.
Civitavecchia	Ditta De Stefani e Battaglini	M.C., p. Vitt. Eman., 3.
Firenze . .	Gazulli Costantino	M.C., v. P. Umberto, 5.
Grosseto . .	Palandri Oreste	C., c. Carlo Alberto, 6.
Livorno . .	Cioletti Dono	A.M., v. della Costanza.
Napoli . . .	Bertazzoni Giovanni	M.C., Riv. di Chiaia, 172.
" . . .	Ditta Casati Edoardo	A.M.C., v. Carlo Poerio, 72.
" . . .	" De Biase Giovanni	C., v. Roma, 293.
Pinerolo . .	" Domeneghetti Paride	A.M.C., p. Cavour.
Poggibonsi .	" Petri Giuseppe	C., p. Burresi, 2.
Siena . . .	" Casciani Vittorio	A.M.C. —

Terza categoria.

Benevento . Lombardi Angelo, via Damaso.
Campobasso. Marino Giovanni, via Giardino, 21.
Frascati . . Ditta Juli Nicola, via Bezzecca, 100.
Grosseto . . Mascioli Ferruccio, piazza Vittorio Emanuele.

Garages del T. C. I.

Napoli . . . Ditta Casati Edoardo, via Carlo Poerio, 72.
Parma . . . " Rossi Giuseppe, via Garibaldi, 29-31.

CARTELLI INDICATORI

Brescia.

Collocati per cura della provincia di Brescia:

108. PISOGNE. — Sulla strada della valle Camonica, 150 metri prima della Cunetta di Beslino, un cartello coll'indicazione: Cunetta (offerto dall'Automobile Club Italiano di Milano).
109. CORNA. — Sulla strada della valle Camonica un cartello colle indicazioni per Edolo e Lovere (offerto dalla Deputaz. Provinciale di Brescia).
110. Idem. — A chm. 1 da Corna all'incrocio della strada che mette in Val di Scalve coll' indicazione per Brescia (offerto dall'Automobile Club Italiano di Milano).

Novara.

111. POGNO. — Circa 150 metri dalla discesa detta di Pogno un cartello coll'indicazione: Discesa pericolosa (offerto e collocato dal signor dott. Ugo Migliavacca).

Reggio Emilia.

Offerti e collocati per cura del Municipio di Rubiera:

112-113. RUBIERA. — Sulla strada provinciale venendo da Modena, a pochi metri dalle prime case, due cartelli col segnale: Rallentare.
114-115. Idem. — Al principio del piazzale Umberto I, venendo da Reggio Emilia, due cartelli col segnale: Rallentare.
116-117. Idem. — Sull'angolo della strada via Emilia due cartelli colla indicazione rispettivamente per Modena e Reggio.
118-119. Idem. — Sempre sull' angolo della via Emilia per coloro che provengono dalla stazione ferroviaria due cartelli coll'indicazione rispettivamente per Modena e Reggio.

Rovigo.

120-121. POLESELLA. — Cinquecento metri prima e dopo l'abitato di Polesella due cartelli col segnale di: Strada accidentata (offerti dal Pneu-Michelin e collocati dal sig. Ricci Primo).

Siena.

Offerti dalla provincia e comune di Siena e collocati per cura della provincia:

122. ABBADIA S. SALVATORE. — Sull' incrocio della strada provinciale Radicofani-Abbadia colla provinciale Abbadia Campiglia d' Orcia un cartello colle indicazioni per Abbadia, Radicofani, e stazione Monte Amiata.
123. ASCIANO. — Sulla provinciale Asciano-Torrita un cartello colle indicazioni: Asciano, Rapolano, Sinalunga.

124. Idem. — Sulla provinciale Asciano-Siena colle indicazioni: Asciano, Monteroni, Siena.
125. Idem. — Sulla provinciale Asciano-Torrita colle indicazioni: Asciano, Rapolano, Sinalunga.
126. BUONCONVENTO. — Sulla provinciale Buonconvento-S Quirico d'Orcia colle indicazioni per Murlio-Siena, S. Quirico d'Orcia.
127. CASOLE D'ELSA. — Sulla provinciale Colle d'Elsa-Radicondoli colle indicazioni per la Maremma - Radicondoli, Colle d'Elsa.
128. CASTELLINA IN CHIANTI. — Sulla provinciale per Poggibonsi colle indicazioni per Rada, Siena, Poggibonsi.
129. Idem. — Sulla provinciale per Radda colle indicazioni per Castellina, Greve, Radda.
130. CASTELNUOVO BERARDENGA. — Sulla provinciale per Rapolano coll'indicazione per Castelnuovo Berardenga.
131. Idem. — Sulla stessa provinciale colle indicazioni per Arezzo, Rapolano, Siena.
132. Idem. — Sulla provinciale per Siena colle indicazioni per Siena, Castelnuovo, Rapolano.
133 PIENZA. — Sulla provinciale S. Quirico-Radicofani colle indicazioni per S. Quirico, Pienza, Radicofani.
134. CETONA. — Sulla provinciale per S. Casciano colle indicazioni per Città di Pieve, Cetona, S. Casciano.
135. CHIANCIANO. — Sulla provinciale Chiusi-Montepulciano colle indicazioni per Chiusi, Chianciano e Montepulciano.
136. Idem. — Sulla Sarteana-Montepulciano colle indicazioni per Chiusi, Chianciano e Sarteano
137. CHIUSDINO. — Sulla Siena-Monticiano colle indicazioni per Massa, Monticiano, Siena.
138. Idem. — Sulla provinciale Monticiano-Siena colle indicazioni per Siena, Chiusdino, Monticiano.
139. Idem. — Sulla provinciale per Massa colle indicazioni per Massa, Chiusdino, Siena.
140. CHIUSI. — Sulla Chiusi-Sarteana colle indicazioni per Chiusi, Cetona, Sarteano.
141. Idem. — Sulla stessa provinciale colle indicazioni per Sarteano, Chianciano, Chiusi.
142. COLLE D'ELSA. — Sulla provinciale che da Colle va alla Maremma, colle indicazioni per la Maremma, Casole, Colle.
143. Idem. — Sulla provinciale per Volterra colle indicazioni per S. Gimignano.
144-145. Idem. — Sulla stessa provinciale un cartello d'angolo colle indicazioni per Casole e per Volterra
146. Idem. — Sulla provinciale Colle d'Elsa-Siena colle indicazioni per Colle, Staggia, Siena.
147. GAIOLE. — Sulla provinciale Gaiole Montevarchi colle indicazioni per Gaiole, Radda, Montevarchi.
148. Idem. — Sulla stessa provinciale colle indicazioni per Gaiole, Castelnuovo, Siena.
149. MASSA DI SIENA. — Sulla provinciale Siena-Buonconvento colle indicazioni per Monteconi, Muolo, Siena.
150. MONTALCINO. — Sulla provinciale Montalcino-S. Giovanni d'Asso, colle indicazioni per Siena, Montalcino, Torrenieri.
151. Idem. — Sulla stessa provinciale colle indicazioni per Siena, Castelnuovo e S. Angelo.
152. Idem. — Sulla stessa provinciale colle indicazioni per S. Angelo, Montalcino, la Maremma.
153-154. Idem. — Sulla provinciale di Castiglion d'Orcia un cartello d'angolo colla indicazione per Montalcino e per Monte Amiato.
155. MONTEPULCIANO. — Sulla provinciale Torrita-Cortona colle indicazioni per Montepulciano, Cortona, Torrita.
156. Idem. — Sulla stessa provinciale colle indicazioni per Cortona, l'Umbria, Montepulciano.
157. Idem. — Sulla provinciale Montepulciano-Sarteano colle indicazioni per Chianciano, Montepulciano, Pienza.
158. Idem. — Sulla provinciale Montepulciano-Torrita colle indicazioni per Torrita, la Stazione, Montepulciano.
159. Idem. — Sulla stessa provinciale colle indicazioni per Chiusi, Montepulciano, la Stazione.
160. MONTIRONI. — Sulla provinciale Siena-Monteroni coll'indicazione per Asciano.
161. Idem. — Sulla stessa provinciale colle indicazioni per Siena, Buonconvento, Murlo.
162. MONTICIANO. — Sulla provinciale Siena-Grosseto colle indicazioni per Grosseto, Monticiano, Siena.
163. Idem. — Sulla provinciale Siena Monticiano colle indicazioni per Grosseto, Siena, San Lorenzo e Merse.
164. MURLO. — Sulla provinciale Siena-Grosseto colle indicazioni per Siena, Murlo, Grosseto.
165. ABBADIA S. SALVATORE. — Sulla provinciale per Acquapendente colle indicazioni per Santa Fiora, Abbadia, Acquapendente.
166. Idem. — Sulla stessa provinciale colle indicazioni per Sorano, Pian Castagnaio, Acquapendente.
167. PIENZA. — Sulla provinciale per Montepulciano colle indicazioni per Torrita, Pienza, Montepulciano.
168. POGGIBONSI. — Sulla provinciale Firenze-Siena colle indicazioni per Siena, S. Gimignano, Certaldo.
169. — Idem. — Sulla stessa provinciale colle indicazioni per Firenze, Siena e Castellina in Chianti.
170. Idem. — Sulla provinciale per Colle d'Elsa colle indicazioni per Siena e Poggibonsi.
171. RADDA. — Sulla provinciale Greve-Gaiole colle indicazioni per Greve, Raddo, Gaiole.
172. Idem. — Sulla stessa provinciale colle indicazioni per Radda, Montevarchi, Gaiole.
173. RADICOFANI. — Sulla provinciale per Siena colle indicazioni per Radicofani, S. Quirico, Abbadia.
174. Idem. — Sulla stessa provinciale colle indicazioni per Acquapendente, S. Quirico, Radicofani.
175. Idem. — Sulla stessa provinciale colle indicazioni per S. Quirico, Sarteano, Acquapendente.
176. RAPOLANO. — Sulla provinciale per Sinalunga colle indicazioni per Asciano, Rapolano, Sinalunga
177. RADICOFANI. — Sulla provinciale per Acquapendente colle indicazioni per Radicofani, S. Casciano de' Bagni, Acquapendente.
178. S. CASCIANO DE' BAGNI. — Sulla provinciale per Celle colle indicazioni per S. Casciano, Acquapendente, Celle.
179. S. GIMIGNANO. — Sulla provinciale per Poggibonsi colle indicazioni per S. Gimignano, Volterra, Poggibonsi.
180. Idem. — Sulla stessa provinciale colle indicazioni: Poggibonsi, Colle d'Elsa, S. Gimignano.
181. S. GIOVANNI D'ASSO. — Sulla provinciale per Montalcino colle indicazioni per S. Giovanni d'Asso e Asciano.
182 183. SARTEANO. — Sulla provinciale per Chiusi un cartello d'angolo colle indicazioni per Chiusi e Radicofani.
184. Idem. — Sulla stessa provinciale colle indicazioni per Chianciano, Chiusi, Cetona.
185. SINALUNGA. — Sulla provinciale per Rapolano colle indicazioni per Lucignano, Rapolano, Sinalunga.
186. Idem. — Sulla provinciale per S. Giovanni d'Asso colle indicazioni per Sinalunga e S. Giovanni d'Asso.
187. Idem. — Sulla stessa provinciale colle indicazioni per Asciano, Torrita.
188. Idem. — Sulla stessa provinciale colle indicazioni per Torrita, Sinalunga, Rapolano.
189. Idem. — Sulla stessa provinciale colle indicazioni per Torrita, Trequanda. Asciano.
190. Idem. — Sulla provinciale per Bettolle, colle indicazioni per Sinalunga, Foiano. Bettolle.
191. Idem. — Sulla provinciale Asciano-Torrita colle indicazioni per Asciano, Sinalunga, Torrita.
192. TORRITA. — Sulla provinciale per Pienza colle indicazioni per Sinalunga, Montepulciano, Pienza.
193. Idem. — Sulla provinciale per Montepulciano colle indicazioni per Foiano, Montepulciano, Torrita.
194. TREQUANDA. — Sulla provinciale Sinalunga-S. Giovanni d'Asso colle indicazioni per Trequanda, S. Giovanni d'Asso, Sinalunga.
195. Idem. — Sulla provinciale Torrita-Asciano colle indicazioni per Sinalunga, Trequanda, Asciano.

Treviso.

196-197. ONIGO. — Sulla strada per Treviso al bivio per Covolo un cartello d'angolo (offerto dal Garage Storero e collocato dal signor Deserti Luigi).

Nuove offerte.

Avv. Spartaco Zugni Tauro di Feltre	Cartelli N.	1	L.	10
Deputazione Provinciale di Rovigo . .	» »	15	»	150
Deputazione Provinciale di Venezia . .	» »	20	»	200
Municipio di Minerbio	» »	1	»	10
Dott. Cesare Alzona di Villanova Monferrato	» »	1	»	10
Deputazione Provinciale di Piacenza . .	» »	15	»	150
Offerte precedenti	» »	878	»	11 905
Totale	Cartelli N.	931	L.	12 435

Alberghi affiliati al T.[1]

Ventunesimo Elenco

(*Vedi il Decimonono nella* Rivista *di giugno*).

CLUSONE (Ponte della Selva). — *Alb. Biffi*, cat. *C* — cam. 1,25 al I p., al II p. 1, prezzi netti di sconto; pasti 0,60 - 2,20 - 3,20. Sconto 10 per cento sui prezzi di ristorante alla carta. Rimessa per 8 automobili.

CIVITAVECCHIA — *Alb. Termale Trajano*, cat. *B* — cam. 2,50; pasti 0,60 - 1,50 - 2,50. Ristorante con lista coi prezzi. Per il personale di servizio cam. 2; pensione completa 5. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 5 automobili.

FAENZA — *Alb. Vittoria*, cat. *C* — cam. 2; interne 1,50; pasti 0,60 - 2 - 3. Per il personale di servizio cam. 1; pensione completa 4. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 8 automobili.

GROSSETO — *Alb. Stella d'Italia*, cat. *C* — cam. 2,50 e 3,50; pasti 1 - 2,50 - 4; cam. per il personale di servizio 2. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 6 automobili.

GUBBIO — *Alb. S. Marco*, cat. *C* — cam. 1,50, a due letti 2,50; pasti 0,50 - 2 - 3. Per il personale di servizio cam. 1; pensione completa 4. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 3 automobili.

(1) Le indicazioni col numero romano indicano i piani degli alberghi, quelle coi numeri arabi, i vari prezzi per i singoli piani.
Sotto la denominazione di pasti s'intendono il caffè e latte completo, colazione e il pranzo; nei prezzi indicati è sempre compreso il vino.

ISEO — *Alb. Leon d'Oro*, cat. *C* — cam. 1,50; pasti 0,80 - 2,50 - 3,50. Ristorante con lista senza prezzi. Per il personale di servizio, cam. 1; pensione completa 4. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 4 automobili.

NAPOLI — *Grand Hôtel du Vesuse*, cat. *A* — camera senza distinzione di prospicenza terreno 6, I p. 8, II p. 7, III e IV 6; a due letti terreno 10, I p. 16, II p. 14, III e IV 12; pasti 1,50 - 3,50 - 6, senza vino. Per il personale di servizio cam. 3; pensione completa 7. Rimessa per 4 automobili.

— *Hôt. de Naples* (*Rettifilo*), cat. *B* — cam. I e II p. 4,50, III e IV p. 3,75; pasti 1,25 - 3 - 4,75. Per il pensonale di servizio cam. 3; pensione completa 7. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per automobili.

— *Alb. de l'Universo* (*già Allegria*), cat. *B* — cam. verso strada 3, a due letti I p. 7, II p. 6, III p. 5, IV p. 4,50; interne, senza distinzione di piano 2,50, a due letti 4,50; pasti 0,75 - 1,70 - 2,75. Per il personale di servizio cam. 1,50; pensione 6. Sconto 10 per cento sul conto totale.

— *Alb. Risorgimento*, cat. *C* — cam. verso strada 2, a due letti III e IV p. 3: interne 1,50. Per il personale di servizio cam. 1. Sconto 10 per cento sul conto totale.

— *Rist. Milanese* (Galleria Umberto I) — pasti 0,90 - 2,50 - 3,30. Senza sconto.

— *Rist. Giardini di Torino* — pasti 1,25 - 2,50 - 3,50. Sconto del 10 per cento sul conto totale.

PALLANZA — *Alb. San Gottardo*, cat. *C* — cam. 2; pasti 1 - 2,50 - 3,50. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa 2 automobili.

PERUGIA — *Alb. Palace Hôtel*, cat. *A* — cam. I p. 4, II p. 3,50, III p. 3; interne, 2,50; pasti 1 - 2,50 - 4. Ristorante con lista con prezzi indicati. Per il personale di servizio cam. 2; pensione completa 6. Sconto 10 per cento sul conto totale.

PERUGIA — *Alb. Royal, Grande Bretagne et de le Poste*, cat. *C* — cam. 1,50; pasti 1 - 2,50 - 4. Ristorante con lista senza prezzi. Per il personale di servizio cam. 2; pensione completa 5,50. Sconto 10 per cento sul conto totale.

PIACENZA — *Alb. Italia*, cat. *C* — cam. I p. 2, II p. 1,50; pasti 0,50 - 2,50 - 3,50. Ristorante con lista senza prezzi. Per il personale di servizio cam. 1; pensione completa 4. Sconto 10 per cento sul conto totale.

Affiliamenti benzina.

Quarto elenco.

201. ASTI — **Drogheria Briola Luigi**, *Corso Alfieri, 93*. — Benzina: 695/700 L. 1,10 chg. — Orario: feriale, dalle 6 alle 20; festivo, dalle 6 alle 12; recapito, per le ore di chiusura, presso l'abitazione nella stessa casa.

202. BORGO VALSUGANA — (Comune aperto) — **Reale Farmacia Bettanini**, *via Imperiale, 67*. — Benzina: 695/700 Kr. 1,10 al chg. — Orario: feriale, dalle 6 alle 21; festivo, dalle 6 alle 12; recapito, per le ore di chiusura, presso il Caffè Simeoni dirimpetto alla Farmacia.

203. BRONI — (Comune aperto) — **Ricciotti Pasqua**, Drogheria e Cereria, *via Emilia, 149*. — Benzina: 695/700 L. 0,95 al chg. — Orario: feriale e festivo: primavera, dalle 5 alle 22; estate, dalle 4,30 alle 22,30; autunno, dalle 6 alle 21,30; inverno, dalle 6,30 alle 21; per le ore di chiusura, suonare il campanello.

204. CANTÙ — (Comune aperto) — **Minoli Erminio**, Droghe, Coloniali, *via Vittorio Emanuele II, 32*. — Benzina: 695/700 L. 1,10 al chg. — Orario: feriale, dalle 6 alle 22; festivo, dalle 6 alle 17; recapito, per le ore di chiusura, presso l'Albergo Bazzi, piazza San Rocco.

205. CARSOLI — (Comune aperto) — **Petrocchi Luigi**, Farmacia, Birraria e Caffè, *via Valeria*. — Benzina: 695/700 L. 1,10 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 7 alle 21; recapito, per le ore di chiusura, presso l'abitazione nella stessa casa.

206. CASERTA — **Marconi C. F. Panico & F. Cicone**, *via Vittoria, 17*. — Benzina: 695/700 L. 1,30 chg. — Orario: feriale, dalle 7 alle 22; festivo, dalle 7 alle 12; recapito, per le ore di chiusura, in via G. B. Vico, 79 presso il signor Marconi.

207. CASSINO — (Fuori cinta daziaria) — **Gambardello Matteo**, *via Vittorio Emanuele, 3*. — Benzina: 695/700 L. 1,25 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 22; recapito, per le ore di chiusura, nell'abitazione sopra il negozio.

208. CATANIA — **Profeta Fratelli**, Prodotti chimici, *via Vittorio Emanuele, 87*. — Benzina: 695/700 L. 1,10 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 7 alle 21,30; recapito, per le ore di chiusura, palazzo Scibilia, Piano S. Placido, 6.

209. CESANA TORINESE — (Comune aperto) — **Martin Pietro fu G. B.**, *via Nazionale, 22*. — Benzina: 695/700 L. 1,10 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 5 alla 1 dopo mezzanotte.

210. FRASCATI — (Fuori cinta daziaria) — **Drogheria De Marchis Angelo**, *piazza Vittorio Emanuele, 7*. — Benzina: 695/700 L. 1,30 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 7 alle 22; recapito, per le ore di chiusura, via Mentana, 27, piano II.

211. GRANAROLO EMILIA — (Comune aperto) — **Filicori Riccardo**, Drogheria, Salsamenteria, Liquoreria, *via S. Donato, 3*. — Benzina: 695/700 L. 1 chg. — Orario: feriale e festivo, dall'alba alle 23.

212. GROSSETO — (Fuori cinta daziaria) — **Lansel Stoppani Nussio & C.**, *via Vittor Pisani, 1*. — Benzina: 695/700 L. 1,15 al chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 22; recapito, per le ore di chiusura, presso la sede principale via Galileo, 1.

213. MALALBERGO — (Comune aperto) — **Pasquali Emidio & Figlio**, *via Selciato, 90*. — Benzina: 695/700 L. 1,15 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 21; recapito, per le ore di chiusura, presso la farmacia limitrofa al negozio.

214. MASSA MARITTIMA — (Fuori cinta daziaria) — **Lansel Stoppani Nussio & C.**, *piazza Cavour, 21-23*. — Benzina: 695/700 L. 1,15 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 22; recapito, per le ore di chiusura, presso l' abitazione nella stessa casa.

215. MONZA — (Comune aperto) — **Lazzaroni Paolo & Figli**, *piazza Roma*. — Benzina 695/700 L. 0,95 chg. — Orario: feriale, dall'Ave Maria alle 21,30; festivo, dall'Ave Maria alle 12; recapito, per le ore di chiusura, presso l' Hôtel Ristorante Sport di fronte al R. Parco.

216. MONTEBELLO VICENTINO — (Comune aperto) — **Farmacia e Drogheria al Pomo d'Oro**, *via Maggiore, 104*. — Benzina: 695/700 L. 1 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 4 30 alle 20,30.

217. ORBETELLO — (Fuori cinta daziaria) — **Lansel Stoppani Nussio & C.**, *via Principe Amedeo, 15*. — Benzina: 695/700 L. 1,15 al chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 22; recapito, per le ore di chiusura, nella stessa casa.

218. OTTONE — (Comune aperto) — **Carboni Carlo & Figli**, Coloniali, *piazza S. Marciano, 62*. — Benzina: 695/700 L. 1,40 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 5 alle 21.

219. POGGIBONSI — (Fuori cinta daziaria) — **Petri Giuseppe**, Meccanico, *piazza Pietro Burresi, 2*. — Benzina: 695/700 L. 1,10 al chg. — Orario: feriale, dalle 6 alle 20; festivo, dalle 6 alle 12; recapito, per le ore di chiusura, nell' abitazione sopra il negozio.

220. PORTO RECANATI — (Comune aperto) — **Farmacia Budini**, *corso Vittorio Emanuele, 21-A*. — Benzina 695/700 L. 1,15 al chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 7 alle 12 e dalle 13,30 alle 21.

221. SIENA — **Brizzi Vittorio**, *piazza Pianigiani, 1-3*. — Benzina: 695/700 L. 1,05 chg. — Orario: feriale e festivo: dalle 6 alle 22; recapito, per le ore di chiusura, presso l' abitazione in via Belle Arti, 11-13.

222. SIENA — **Casciani Vittorio**, Officina meccanica, *via Gazzani, n. 6*. — Benzina: 695/700 L. 1,05 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 20; recapito, per le ore di chiusura, presso l'abitazione in via Campanzi, 3.

223. TERRACINA — **Farmacia Romana di Tuffi Maria**, *corso Umberto I, 100*. — Benzina: 695/700 L. 1,30 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 5 alle 22; recapito, per le ore di chiusura, nell' abitazione sopra il negozio.

224. VELLETRI — **Farmacia Galletti**, *corso Vittorio Emanuele, n. 27 A*. — Benzina: 695/700 L. 1,30 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 5,30 alle 22,30; recapito, per le ore di chiusura, presso l'abitazione in via del Fastidio, 3.

Soci quinquennali

ITALIA.

Lodi-Fe dott. Giovanni, Bologna — Zattini Antonio, Brescia — Sciarra Remigio, Ceva — Ricci Bardzki Giuseppe, Empoli — Passalacqua Mario, Genova — Fornelli Amleto, Ivrea — Begnis Roberto, Lenna — Comelli Luigi, Milano — Drisaldi Ettore, Milano — Guerrini Poli Cesare, Padova — Monterumici Giuseppe, Padova — Zanotti Giovanni, Roccafranca — Bernasconi Ernesto, S. Maria Capua Vetere — Caselli Galdino, Sassuolo — Comte L. de S. Leger, Villadossola.

ESTERO.

Soldini Angelo, Mendrisio — Martinuzzi Piero, Tripoli di Barberia.

TOTALE al 15 luglio N. 1230.

Soci benemeriti.

Torti Pasquale Innocenzo, Alessandria — Battistoni Arturo, Brindisi — Moriggia Giuseppe, Fagnano Olona — Giorgini Alessandro, Forte di Marmi — Disetti Ermes E., Gemona — Forattl Aldo, Montagnana — Venturi Carlo, Monteforte Alpone — Zanconi Giulio, Novara — Paglionica Raffaele, Patti — Boschi Fermo, Pontelagoscuro — Bizzi Carlo Edmondo, Ponticelli d'Imola — Bellocci Brunetto, Prato — Sgazzi Giovanni, Rovigo — Lana Tullio, Treviso.

TOTALE al 15 luglio 1904 N. 734.

Elenco dei Candidati

a soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 15 giugno al 15 luglio 1904

Soci vitalizi. (*)

BOLOGNA, Dolara Ezio — BORDIGHERA, Berry Edward E. — FIRENZE, Stanley-Conner Giacomo — GENOVA, Berlingeri Nicolò — MILANO, Tarlarini ing. Carlo — ROMA, Morani Eausto.

Soci annuali. (**)

ALESSANDRIA. — Brizio Ernesto, Carrà Mario, Mignone G. B., Sempio Domenico.
Acqui. — De Benedetti Ennio, Gamondi Carlo, Papis geom. Alfredo, Scovazzi dott. Matteo.
Asti. — Negri Alberto, Treves Umberto, Zo Luigi.
Casalmonferrato. — Batetta Antonio, Campi avv. Giovanni, Della Volpe conte Antonio, Ferraris Alessandro, Pricca Carlo.
Castelletto Scazzoso. — Castelli dott. Luigi.
Strevi. — Reblsso Nicola.
Valenza. — Ponzone Alessandro.
ANCONA.— Cecchini Carlo, Picasso Gius.
Chiaravalle. — Elia Egisto, Fanesi Domenico, Marini Ugo.
AQUILA. - *Alfedena.* — On. De Amicis Mansueto.
Avezzano. — Sordi Giulio.
Bussi. — Bellini Giuseppe, Crivelli dott. Carlo, Dapples ing. Alfred, Stefanelli Romolo, Tenerini Augusto.
Sulmona. — Colaprete Salvatore.
AREZZO. — Albergotti march. Alberigo, Biagini Emilio, Perticucci Gino, Saint Pierre conte Urbano, Scheggi Gino.
ASCOLI PICENO. - *Pedaso.* — Bruti gen. Bruto.
BARI. — de Lancker ing. cav. Federico, Vincent Corrado.
BELLUNO. — De Marchi Benvenuto.
Auronzo. — Martelli Ulderico.
Feltre. — Rizzarda Oreste.
Lamon. — Bee Leopoldo.
Polpet. — Boito Beniamino.
Sedico. — Buzzatti Giovanni.
Vas. — Zuliani Vincenzo.
BERGAMO.— Alessandri nob. Rodolfo, Bravi Emilio, Catelli prof. Domenico, Corti avvocato Antonio, Farina dott Daniele, Fumagalli Ugo, Ghisoni Guido, Moltrasio Marco, Zanchi Giacomo.
Albino. — Deruschi Giulio.
Bariano.— Binda Gaetano.
Caravaggio. — Rocchi G. B.
Gromo S. G. — Terzi Francesco.
Lovere. — Invernizzi Ermando.
Torre Pallavicina. — Previtali Aldo.
BOLOGNA. — Ballarini ing. Carlo, Bardelli Ermenegildo, Belloni Geremia, Bosi Angelo, Bottoni Gustavo, Bruzzetti Italo, Carloni Emiliano, Cavazza conte Gian Luigi, Cobianchi Carlo, Colucci Massimo, Croci Felice, Cuppini Medardo, Dolara Ezio, Folli dott. Francesco, Giordani Armando, Lodi Fè dott. Giovanni, Marchesi Pietro, Mazzoni Guido, Merli Aldo. Montanari Camillo, Pasquinelli Alberto, Penna Enrico, Pizzirani Roberto, Roncagli Eugenio, Sabattini ing. Fedebrando, Sanguinetti Angelo, Venturi Ernesto, Vernoni Guido, Veronesi dott. Carlo.
Bagni Porretta. — Francia Luigi.
Bertalia. — Neyroz dott. Umberto.
Budrio.— Majani Augusto.
Crevalcore. — Maselli rag. Caro.
Imola. — Fabbri Aristide, Noè Noè.
Praduro e Sasso. — Bartolini cav. Giovanni.
Tavernelle. — Tamburini Quinto.
BRESCIA. — Apollonio Francesco, Arrighini Emilio, Bersi Diogene, Bettoni conte Vincenzo, Calzoni ing. Pietro, CREMONESI ANNUNCIATA ELENA, Cremonesi Enrico, Franchi ing. Camillo, Gialdini Antonio, Gilioli Giulio, Glisenti Teodoro, Lechi conte Teodoro, Panteo Antonio, Pinelli Giovanni, Ponzo capitano Massimo, Ragazzini Filippo, Richeri Vincenzo, Rizza Arnaldo, Sorelli Enrico.
Bagnolo Mella. — Bertazzoli Giovanni, Madona Ferrucclo.
Breno. — Parisi Aurelio.
Cadignano. — Trombini Achille.
Cajonvico. — Fenzi Annibale.
Canino. — Ciolfi Lincoln.
Carpenedolo. — Desenzani Giuseppe.
Castelcovati — Secchi Carlo.
Castenedolo. — Riccardi Carlo.
Chiari. — Loasses ten. Francesco.
Maderno. — Piltz Ottomar.
Manerbio. — Bonera rag. Enrico.
Mompiano. — Valseriati Isidoro.
Palazzolo sull'Oglio. — Ubezio dott. Achille.
Remedello Sopra. — Lazzari Giovanni.
Salò. — Duina rag. Cesare.
Sarezzo. — di Brehm cav. Rodolfo.
Stocchetta. — Palazzani Franc. Giuseppe.
Travagliato. — Mazzodi Giulio.
Verolavecchia. — Uberti Gaspare.
Villanova sul Chiese. — Comolli Giovanni, Micheli Augusto.
CAGLIARI. — Arpini ing. Settimo, Società ginnastica « Sport Club », Soro Vincenzo, Spissu Eugenio.
Calasetta. — Cabras Raimondo.
Gonnesa. — Crotta Bernardo, Crotta Savino, Pugno Battista.
Iglesias. — Arimattel Luigi, Locci Antonio, Milia sac. Giuseppe, Trincas rag. Riccardo.
Mandas. — Thanhoffer Luigi.
Nurri — Todde Deplano Enrico.
Santadi. — Muntoni dott. Antioco.
Siliqua. — Zella Rolando.
Villamassargia. — Silanus Gavino.
CASERTA. - *Gaeta.* — Grossi Federico Andrea.
S. Maria Capua Vetere. — della Valle Camillo.
CATANIA. — On. Libertini Pasquale, Paternò Antonio duca di Palazzo.
Acireale. — On. Grassi Voces Giuseppe.
CHIETI. - *Scafa.* — Reichenbach ing. Arno.
COMO. — Bianchi Damiani Emilio, Girola Francesco, Mosconi Renzo.
Abbadia sull'Adda. — Alippi Arturo, Alippi Giovanni, Alippi Raul.
Caronno Ghiringhello. — Magistretti Annibale.
Cernobbio. — Cervieri Rodolfo, Schiff Sydney.
Leggiuno. — Unione ciclistica « Avanti ».
Maccagno. — Catenazzi Ant. Angelo.
Mandello. — Fasoli Cesare.
Osnago. — Nava Ernesto.
Pellio. — Spazzi Saverio.
Rovenna.— Peduzzi Giovanni.
Tradate. — Angiolini ing. Umberto.
Varese. — Beretta Michele, Zamboni Savino.
Viggiù. — Galli Eugenio.
COSENZA. — Molezzi cav. dott. G. B.
CREMONA. — Garibaldi rag. Giuseppe, Gerevini Giovanni, Rapuzzi Luigi, Varischi don Giovanni.
Crema. — Doldi Angelo, Sacchi Riccardo.
Duemiglia. — Compiani Marcellino.
Grumello. — Cavalli Guido.
Soncino.— Dordoni Gino.
CUNEO. — Boni Umberto.
Brà. — Pogliani Mario.
Fossano. — Frick Roberto.
Roaschia. — Viale Bartolomeo.
Santa Vittoria. — Demouti Carlo, Leone Carlo.
FERRARA. — Panniani rag Giuseppe, Riva Sennen.
Migliarino. — Squarrina Arturo.
FIRENZE. — Antinori Pietro, Brewster Critopher, BREWSTER ELISABETTA, Bruni Giuseppe, Casuti Giona, Candi Rodolfo, Desperati Arturo, Donati Ernesto, Ernesti Antonio, Major Fraenzinger, Gazulli Costantino, Granella Antonio, Gregnanin Carlo, Landi Serafino, Mattaroli avv. Nicola, Mazzoni Leonardo, Morandi Giuseppe, Papini Fiorlindo, Sandrini Alberto, Stanley Commer Giacomo, Talani Nello, Tanfani Gino, Taverna Eraldo, Tolomei Mario, Villoresi Ubaldo, Zobi rag. Benedetto.
Barberino di Mugello. — Manescalchi dott. Giuseppe.
Castel Fiorentino. — Tinti Pietro.
Figline Val d'Arno. — Canacci Antonio, Donati Fidelfo.
Firenzuola. — Del Pela dott. Giovanni.
Gavinana. — Vannucchi Manlio.
Montebuoni. — Murray Roberto.
Prato. — Bacci Giuseppe, Badiani Aristide, Bertini rag. Gioachino, Blagioni Giovanni, Bini Gioachino, Borsini Pietro, Borzini Arturo, Cavaciocchi Ciro, Cecchi Adelindo, Cipriani Francesco, Contini prof Leonardo, Fiorelli Anchise, Gabellini Wladimiro, Magni Giuseppe, Magni Michelangelo, Nencini Martino, Orlandi Orlando, Ristori Francesco, Rosson Giovanni, Taccetti Armindo, Valaperti Giuseppe.
S. Croce sull'Arno. — Lapi Luigi.
FOGGIA. — Bosco Guglielmo.
Candela. — Di Feblo Osvaldo.
S. Nicandro. — Di Lalia geom. Michele.
Serracapriola. — Centuori Lorenzo.
FORLI. - *Rimini.* — Frioli Cesare, Santucci sac. Cesare.
GENOVA. — Berlingieri Nicolò, Bo prof Albino G. B., Cambiaso Arturo, Campanella Luigi, Celle ing. Giuseppe, Conte Luigi, Dapples E., DAPPLES JANE, De Francesco Piero, Della Valle avv. Edoardo, Faggioni avv. Ghino, Guenzi Ercole, Hofer Selene Gavino, Magnone Gaetano, Olivari Maffio, Pasteur Edoardo, Promi Francesco, Ratto Dante A., Roncallo Edoardo, Schellino Giovanni, Scossi Ernesto, Ugo Giacomo, Vernengo Giovanni.
Alassio. — Rossi Giuseppe.
Calice. — Pampararo Agostino.
Cornigliano. — MUSSO MUSSO GIUSEPPINA.
Rapallo. — Besaccia Michele, Devoto Giovanni, Legnani Edoardo, Oneto Giuseppe.
Sampierdarena. — Genova Wladimiro, Sorace Salvatore.
S. Margherita. — Beretta dott. Giorgio, Frugone Raffaele.
Savona. — Brignone avv. Giuseppe, Veloce Club « Fratellanza Ginnastica »
Sestri Ponente. — Bagnara Attilio, Figini professore dott Carlo. Marcenaro rag. Giuseppe, Schiaffino Filippo.
Spezia. — Faziolo Duilio, Lazzarini Enrico, Tosi Antonio.
GROSSETO - *Santa Fiora.* — Magnani Ingegnere Alessandro.
LECCE - *Brindisi.* — Assenato Felice, Bochicchia dott Antonio, Celentani Raffaele Ungaro, De Giorgio Ferdinando, De Gregorio Gaetano, Giannelli Serafino, Morteo Umberto, Musciacco Edoardo, Passante avv. Francesco, Poli Sergio.
Taranto. — Perrone Carlo.
LUCCA. - *Bagni Montecatini.* - Vanzini Alberto.
Pescia. — Marchi Giulio.
Querceta. — Buselli Carlo.
MACERATA. — Perogio avv. Vincenzo.
MANTOVA. — Ferro Leopoldo.
Bozzolo. — Tuber Renato.
Medole. — Malgarini Rodolfo.
Ostiglia. — Falconi Archimede, Manfredini Leonida.
Poggio Rusco. — Luppi Ettore, Zanardi Ugo.
Rivarolo Fuori. — Sanguanini G. B.
Sermide. — Lanzoni nob Riccardo.
Suzzara. — Gotti dott. Giacomo.
MASSA CARRARA. - *Fivizzano.* — Mariani Alberto.
Pontremoli.— Bertinelli Dante, Campanini Abelardo, Piedi Giulio.
MESSINA. - *Novara di Sicilia.* — Russo Bernardo, Stancanelli Francesco, Stancanelli Michele.
Patti — Arlotta Antonino Orlando, Gatto Luigi, Natoli Gioachino, Orlando Pietro, Orlando Ruggero.
MILANO. — Aspesi Rodolfo, Baciocchi Cesare, Banfi Giuseppe, Bergomi Carlo, Bernasconi Antonio, Bettinelli Emilio, Bettinelli Gaspare, Bianchi Carlo, Bossi Edoardo, Bravini Giuseppe, Brinkmann Ockel, Buckwell Edwin, Carpi Umberto, Casoli Alfredo, Cassinelli Giovanni, Cavallotti geom. Giuseppe, Chiesa Eugenio, Colombo Luigi, Corbella Carlo, Cornelli Luigi, Crespi Mario, de Born nob. Wladimiro, De Piccoli Igino, Disetti Giuseppe, Donzelli Cleto, Farina Carlo, Ferrini Natale, Ferri Vincenzo, Folatelli Daniele, Gallavresi

(*) *Art. 5 dello Statuto:* I soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'estero. — (**) *Art. 6 e 9:* I soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12:* Il Consiglio non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai soci, invierà al candidato la tessera di riconoscimento.

rag Emilio, Galli Gildo, Germani Luigi, Giobbio Egidio, Giussani Filippo, Grancini Gaetano, Grisi Riccardo, Levi rag. Alberto, Maccia G. Franco, Maierna Luigi, Malerba dottor Giovanni, MANZOTTI BIANCA, Margozzini Cesare, Martinengo Cesare, Marzetti Manlio, Massara Antonio, Miedico Alfredo, Orsenigo Luigi, Pagani Lorenzo, Pesci Ettore, Pezzoni Emilio, Picard Giulio, Picard Paolo, Pozza Francesco, Radaelli Giorgio, Radice Emilio, Ratti ingegn. comm. Gaetano, Resegotti Renzo, Rocca Angelo, Rocca Pierino, Romeo Giuseppe, ROMERIO ELISABETTA, Scalvi Giuseppe, Scandola cav. Luigi, Scuri Cesare, Segrè Giulio, SORMANI EMILIA, Strada Ferdinando, Taccani ing. Gian Giuseppe, Tarlarini ing. Carlo, Terzoli Luigi, Tuvo Renzo, Ventura Giovanni, Vercelli Paolo, Vercelli Roberto, Vimercati Alessandro, Vismara Lodovico.
Barlassina. — Asnago Cesare.
Busto Arsizio. — Radice Carlo fu Francesco.
Fagnano Olona. — Società « Cicli Fagnanesi ».
Gorgonzola. — Frattini Giuseppe.
Lodi. — Leemann Giacomo, Tonani Carlo.
Magenta. — Sasso Eliseo.
Rho. — Società Ciclistica.
MODENA. — Vanni Piero.
Carpi. — Benzi Luigi, Lugli Dante.
Concordia. — Muratori dott. Mario.
Montese. — Zeni Ciro.
Pavullo. — Muzzarelli Aggeo.
S. Prospero. — Botti dott. Leopoldo.
Sassuolo. — Dallari dott. Gherardo.
Zocca. — Bartolotti avv. Antonio.
NAPOLI. — Caropreio ing. Alberto, Natali Enrico, Russo Luigi.
Castellammare Stabia. — Tarelli Giuseppe.
NOVARA. — Ballardini Angelo, Pecol Valentino.
Baveno. — Aversano Arturo.
Biella. — Ditta Borello Ignazio, Chiorino Lorenzo.
Cerano. — Manfredda Angelo.
Gozzano. — Ferrari don Luigi, Svanellini professore Paolo.
Guardabosone. — Tonella Vittorio.
Maggiora. — Fasola Antonio.
Orta. — Ronchetti Gaetano.
Stresa. — Chierichetti Giuseppe, Fanoni Guido.
Stroppiana. — Bodo Francesco.
Trecate. — Ballati Giuseppe, Quaglino Giovanni, Terazzi Giuseppe.
Vercelli. — Biancardi dottor Camillo, Bosetti Ottavio, Lucca Ernesto, Scansetti Agostino, Treves Riccardo.
Vergano. — Savoini don Giuseppe.
PADOVA. — Borsatto Arturo, Buio Lorenzo, CASTELLI BIANCA, CORINALDI contessa CORINNA, CORINALDI contessa EMMA, CORINALDI contessa PAOLINA, Guarnieri geom. Guido, Levi Giuseppe, Monterumici Giuseppe, Quagliardi Nicola, Re Eugenio, Salce Luigi.
Abano. — Meggiorato Vittorio.
Anguillara. — Segala Romolo.
Carmignano Brenta. — Duglio Rinaldo.
Conselve. — Milani Antonio, Salvadori Rienzo.
Montagnana. — Ambrosi Arrigo, Vascon ingegnere Clemente.
PALERMO. — Onor. Di Stefano Giuseppe, Tamburello dott. Antonino.
PARMA. — Bonttiaux ing. Antonio, Ricreatorio Umberto I, Testa Francesco.
Roccabianca. — Fornasari Arrigo.
S. Secondo. — Piazza Sostene.
Trecasali. — Fossa Giovanni.
Viarolo. — Lignière dott. Pier Luigi.
Zibello. — Bocchi geom. Lino.
PAVIA. — Bortini Franco, Cavagna Sanguiliani conte Antonio, Pazzi Giuseppe.
PERUGIA. — Benedetti Terzilio, Chiavini ragioniere Roberto, Palazzesi Tito, Vincenti ing. Giuseppe.
Castiglione del Lago. — Acquaviva avv. Savino.
Magione. — Antolini Temistocle.
Montefalco. — Metelli Oddone.
Pozzuolo. — Galeotti Federico.
PESARO - *Fano.* — Falcone Alessandro, Gazzarini Ugo, Poggioli dott. Alberto, Rinalducci conte Rinaldo.
Mercatino. — Mattei Colombo.
PIACENZA. - *Bardi.* — Lusardi Luigi.
Ferriere. — Mucciarini Sante.
PISA. - *Agnano.* — Bonaso Antonio.
S. Vincenzo. — Nannini Gino.
PORTO MAURIZIO. — Conte G. Francesco.
Bordighera. — Amalberti Giuseppe, De Burgh Daly Muriel, De Burgh Daly Ulick, Odisio Giuseppe, Sassi Giovanni.
Diano Castello. — Travaglia Ernesto.
S. Remo. — Ansaldi dott. Giovanni, Bosio Giuseppe, D'Arneiro Giuseppe, Gagllo Stefano, Gerbolini dott. Giuseppe, Lopez de Onate Giulio, Quaglia ingegn. Severino, Tardivi Gaston.
Ventimiglia. — De Carli Amilcare.
REGGIO EMILIA. — Arduini Ferruccio, CASSOLI TIRELLI contessa BARBARA, Gianferrari Venceslao, Masetti Ildebrando, Pazzi Luigi.
Guastalla. — Brina Luigi.
RAVENNA. — Bedeschi Valentino, De Angeli rag. Alberto, Malagola Francesco.
Lugo. — Contarini Domenico, Gaeti Stefano, Travaglini Gaetano.
Massalombarda. — Buscaroli Luigi.
ROMA. — Amici Vincenzo, Bucchi Francesco, Casalini Alessandro, Casalini Vincenzo, Ceccacci Giovanni, Cencetti avv. Edoardo, Cerasoli Guglielmo, Cosatti Ernesto. De Angelis Guido, Discepoli Odoardo, On. Leali conte Pietro, Luzzietti Pio, Menegoni Arnaldo, Mercatelli cav. uff. Vincenzo, Palmeglani Romeo, Palmieri Cornacchia Giovanni, Panzironi Alfredo, Sacconi conte Carlo, Venanzi arch. Carlo Gino.
Alatri. — D'Auria avv. Giuseppe.
Civitavecchia. — De Stefani Guerrino.
Velletri. — De Bonis Napoleone, De Bonis Umberto.
Veroli. — Campanari march. Vincenzo.
ROVIGO. — Campi Silvio, Comune di Rovigo, Goth Attilio.
Adria. — Casalicchio dott. Emilio, Donà avvocato Gaetano.
Bergantino. — Moro dott. Pietro Andrea.
Buso Sarzano. — Brasolin Massimino.
Polesella. — Ricci Giannetto.
Riva d'Ariano. — Bergamo Antonio.
SALERNO. — Procacci Nicola.
SASSARI. — Cattalochino Ernesto.
La Maddalena. — Zironi cav. Balilla.
Nughedu S. Nicolò. — Fenù Giov. Maria.
Torralba. — Fenù Salvatore.
SIENA. — Goggioli Guido, Lancetti Attilio.
Chiusi. — Notari Ezio.
SONDRIO. — Miotti Achille.
Ardenno. — Polini Emilio.
Morbegno. — Cappelletti Francesco, Folcher Giovanni.
Novate. — Penone Giuseppe.
TERAMO. — Bonolis Giustino, Corallini dottor Giovanni.
TORINO. — Bachi Emilio, Bernardi Giovanni, Bogliaccini Giuseppe, Bolognino Alfredo, Bonansea dott. Francesco, Borione Carlo, Bosio Camillo, Botto Micca Ottavio, Casaccia avv. Giuseppe, Cacidano Giuseppe, Cavalli d'Olivola Giovanni, Della Valle Giulio, De Valle G. B., Ercane Carlo, Fenoglio Carlo, Francione Giovanni, Galfrè Giovanni, Gianoli Pietro, Giordanetti Giuseppe, Jachla Giacomo, Losa Giovanni, Marini Felice, Mino Salvatore, Molino Romolo, Monolino Giacinto, Morgando Alfonso, Ovazza avv. Salvatore, Pastore Mario, Porta dottor Carlo, Tamagno comm. Francesco, Tosco Pietro, Vaccarò prof Vico, Volpi Amilcare.
Avigliana. — Beltramo Giacomo, Girodo Alfr.
Carmagnola. — Bordino Giuseppe, Borello Giorgio, Ciccolella Giacomo.
Caselle. — Unia Ubaldo.
Oulx. — Uzzo Calogero.
Pragelato. — Rodriguez nob. Francesco.
S. Maurizio. — Buratto Pietro.
Tonengo-Mazze. — Rosso Ausilio.
Torre Pellice. — Gay Riccardo.
Valmareno. — De Conti Giacomo.
Verrès. — Antonino Antonino Mario.
TRAPANI. — Ricevuto Andrea.
TREVISO. — Bottero dott. cav. Antonio, Squarise dott. Giuseppe.
Asolo. — Carnegini Nicolò.
Conegliano. — STRADAIOLI ALEIDE.
Crocetta Trevigiana. — Brusatto G. B., Dorigo Francesco.
Lancenigo. — Costantini Umberto.
Preganziol. — Spandri ing. Antonio.
UDINE. — Cecchini Amilcare, Cecconi Mario, Obizzi Alessandro, Scotti Giuseppe.
Bicinicco. — Ciani Corrado.
Buja. — Calligaro Giovanni, Nicoloso G. Battista, Toniutti Gaetano.
Frattina di Pravisdomini. — Arreghini Francesco.
Gemona. — Bulfardo de Troppenburg conte Gropplero.
Palmanova. — Levis Romolo.
Paularo. — Soravito De Franceschi G.
Pordenone. — Botre Ettore, Polese Antonio.
Pulfero. — Birtig Gino.
Sacile. — Candiani Francesco.
S. Daniele. — GENTILLI ANGELINA.
S. Vito. — Morassutti Pio.
Tolmezzo. — De Gleria rag. Pietro.
Valvasone. — Pinni Gerolamo.
VENEZIA. — Albonico Cesare, Bertini Antonio, Bianchini conte Aurelio, Bruzzo Giovanni, Dall'Armi Ugo, De Marchi Alessandro, Faido Alessandro, Lavena Carlo, Zanon Maffeo.
Martellago. — Benvegnì Amedeo, Tonolo Giuseppe.
Mestre. — Società Ginnico Sportiva « Libertas ».
Scorzè. — CONESTABILE DELLA STAFFA contessina TERESA.
Zelarino. — Vianello Pietro.
VERONA. — Battistoni Gius., Ferrari Carlo, Salvini Michelangelo.
Cologna. — Furlan Giovanni.
Legnago. — Venturini Domenico.
Minerbe. — Giacomelli Guido.
Nogara. — Costantini Deodato, Gobbetti Francesco, Gobbi Gaetano, Raimondi Lucidio,
S. Bonifacio. — Lussana Giuseppe, Polacco Giuseppe.
Sanguinetto. — Meritano cav. Giovanni.
S. Ambrogio. — Sempreboni Angelo.
Soave. — Bolla Giulio.
VICENZA. — Ambrosi Luigi, Castegnaro Estevan.
Arzignano. — Club Ciclistico Arzignanese.
Bassano. — Favero Paolo.
Mason. — Carli Angelo, Sorgato dott. Antonio, Zampichelli prof. Angelo.

ESTERO.

Austria-Ungheria.

TRENTINO. - *Cavalese.* — Galvan Silvio.
Chiarano. — Pavoli Mansueto.
Cles. — Clauser Costante, Kock Giovanni, Pedroni dott. Albino.
Predazzo. — Club Ciclistico « Alto Avisio », Morandini dott. Giovanni.
Riva. — Betta Vittorio, Tonini Giovanni.
Rovereto. — Torelli Carlo, Disertori Alfredo, Giordani Ferrante, Magnago prof. Vittorio, Ravelli prof. Achille.
VENEZIA GIULIA. - *Orsera.* — Buoncompagno Antonio.
Pola. — Contin Arturo, Novozzard Carlo.
Trieste. — Aprile Vittorio, Bencich Pietro, Del Piero Aurelio, De Rossetti, Scander Pasquale, Fabbro Sante, Kalasch Francesco, Pontini Arturo, Salatei Giusto, Saracco Stefano, Senizza Giuseppe.
PROVINCIE DIVERSE. - *Feldkirchen.* — Agnola Patrizio.
Linz. — Geselligkeitsverein der Eisenbahnbeamten.
Vienna. — LANEVE PINA.

Francia.

Livet. — Keller ing. Albert.
La Ciotat. — Lumière Antoine.
Marsiglia. — Montamat Albert.
Parigi. — Monthiers Dehaynier L., Simeoni F.

Germania.

Essen s. R. — Paoli Emilio.

Svizzera.

CANTON TICINO. - *Biasca.* — Rossetti Sisto.
Lugano. — Carpi Alfonso, De Mori Guglielmo, Primavesi Pietro fu Giuseppe.
VALLESE. - *Naters.* — Zanoni Sesto.

Nord America.

STATI UNITI. - *Boston.* — Clark Eugène W.
Malden. — Pierce M. William.
New York. — Loring D. E.
S. Francisco di California. — ALMAGIÀ INES, Cortesi Giulio, De Negri M. Dismo.

Sud America.

BRASILE. - *S. Paulo.* — Matarazzo Andrea *Junior.*
Sorocaba. — Cancia a Sampajo Joao, Catalano Francesco, Secchi Ettore, Teixeira rag. Joao,
URUGUAY. - *Montevideo.* — Ferriolo Aquiles. Garese Agustin.

Soci annuali al 15 giugno 1904 . .	N.	39355
» » inscritti dal 15 giugno al 15 luglio 1904 . . .	»	755
Soci annuali al 15 luglio 1904 . .	N.	40110
Soci vitalizi al 15 giugno 1904 N. 647		
» » inscritti dal 15 giugno al 15 luglio 1904 » 6	»	653
Totale dei soci al 15 luglio 1904	**N.**	**40763**

Ufficio di redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14.
Direttore: Prof. Ottone Brentari.
Gerente: Attilio Dalla Cola.

19424 - Milano, Tip. Capriolo e Massimino
Via San Pietro all'Orto, N. 15
Via Francesco Guicciardini, N. 5

ANNO X - N. 9. PROPRIETÀ LETTERARIA. SETTEMBRE 1904.

GRATIS A TUTTI I SOCI DEL TOURING

ISTRIA

Il venerando abate Jacopo Bernardi, interrogato dall'abate Emilio Silvestri, calcolava a circa 4000 le opere scritte sull'Istria; ma quante di esse sono conosciute nel resto d'Italia? E quanto è nel resto d'Italia conosciuta questa *Italia orientale*, così interessante per noi sotto cento aspetti?

Fra tante pubblicazioni una ne mancava che, con serietà di studioso non iscompagnata dall'entusiasmo del patriotta, colla garanzia della sostanza non iscompagnata dalla vivacità della forma, e colla eleganza del dettato non iscompagnata dalla eleganza dell'edizione, tutte le riassumesse, e sapesse rispondere sinteticamente a questa domanda: *Che è l'Istria?*

Quest'opera è venuta; uscita in dispense, ora è completa; ed è *L'Istria* dell'abate Emilio Silvestri, pubblicata (con grandi fatiche e sacrifici) dopo dieci anni di studio e di gite, a spese dell'autore, a Vicenza (Stab. Tip. Rumor), con numerose zincotipie e carte geografiche.

Capo d'Istria. — Piazza Maggiore.

* * *

Che è adunque l'Istria? L'Istria, considerata nei suoi confini geografici, è la parte peninsulare della Venezia Giulia; ed essa non corrisponde all'Istria amministrativa quale fu organizzata dal governo austriaco; perchè questa, per citare qualche esempio, comprende distretti (come Volosca e Castelnovo) che sono fuori dei confini geografici della penisola, e non comprende... Trieste, che dell'Istria è la capitale naturale. L'abate Silvestri comincia col provare che i confini naturali dell'Istria sono:

A nord: il golfo di Trieste e l'Adriatico; la valle del Vippacco che la separa dal Goriziano; il principio del Carso triestino;

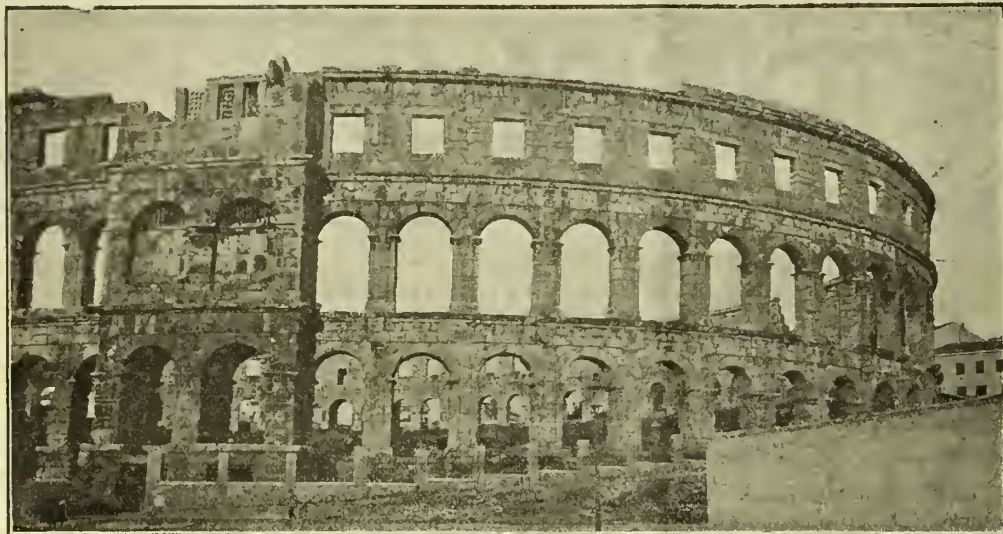
A nord-est: la Selva Piro, il Monte Re, i monti di Postumia e la Pinka;

A est: il Monte Albio e i monti della Vena, sino a Fianona e alla punta Paxtecum;

A sud e ovest: il Quarnaro dantesco e l'Adriatico.

Tale confine è geograficamente, storicamente, etnograficamente, anche il confine orientale d'Italia: e che esso non corrisponda affatto al confine politico tutti sappiamo, e tale verità qui non vogliamo nè illustrare nè discutere, perchè la nostra *Rivista* s'occupa di turismo, e di quanto riguarda la geografia dell'Italia entro i suoi confini naturali, ma si ferma tosto quando tali discussioni ci porterebbero sino alla porta della politica: materia che in queste colonne non deve entrare mai.

Questo non toglie però che noi abbiamo il diritto, anzi il dovere, di illustrare tutta l'Italia nostra, e di richiamare l'attenzione del pubblico specialmente su quelle parti di essa che sono meno conosciute: e fra esse è indubbiamente,

l'Istria, sulla quale getta grande luce quest'opera del professor Silvestri, che è assai preziosa specialmente ove illustra la tanto controversa frontiera delle Alpi Giulie, e l'attuale confine politico orientale d'Italia.

Pola. — Anfiteatro romano.

Se domandate a dieci persone, anche côlte, quale sia il confine orientale del regno d'Italia dalla parte di terra, nove vi risponderanno prontamente che è l'Isonzo; ed all'Isonzo invece l'Italia non arriva in punto alcuno; e l'ab. Silvestri discorre con molta dottrina dell'argomento, ricordando anche gli scritti (ahi! troppo dimenticati!) di Ruggero Bonghi, di Paulo Fambri e del generale Menabrea.

Dopo aver trattata la questione (grave ed assai delicata) dei confini geografici dell'Istria (e perciò dell'Italia orientale), l'autore passa ad esaminare l'aspetto che presenta l'Istria colla distribuzione dei suoi monti e delle sue acque; e si occupa qui specialmente delle Alpi Giulie meridionali, cioè della strana e curiosa regione carsica. « Sono — scriveva il compianto Giovanni Marinelli — pianori elevati qua soli 200, là 700 ed 800 metri, dalla orografia disordinata e caotica, dalla idrografia incerta e misteriosa; cavernosi deserti di pietra, interrotti da profonde ed oscure spelonche, da melanconiche conche lacustri o palustri, battuti inesorabilmente dalla bora, sovente privi affatto di vegetazione arborea, salvo che nel fondo delle maggiori foibe e nelle doline ».

Dalla orografia, l'autore passa alla idrografia, idrologia, geologia, soffermandosi poi a discorrere di alcuni fenomeni geologici caratteristici del Carso, quali sono, per ricordarne alcuni, le foibe, la terra rossa, le grotte. Coll'aiuto delle preziose pubblicazioni speleologiche della *Società alpina delle Giulie*, l'abate Silvestri illustra questo argomento ora così di moda (perchè gli alpinisti, dopo aver calcate le più alte vette della terra, vogliono ora penetrarne le viscere più profonde), e dà relazione particolareggiata delle famose grotte di S. Canziano, nelle quali dice di aver « provate le più forti emozioni che dinanzi a tali imponenti spettacoli del mondo spelèo, possa suscitare il pensiero del numero vertiginoso dei secoli di quel tenebroso lavoro ». Illustra quindi la grotta di Corniale, le grotte dell'altipiano di S. Servolo, con ampie indicazioni bibliografiche, (che servono a dimostrare l'interesse destato nei turisti scienziati dai tenebrosi labirinti istriani, ed a provare quanto e come, anche sotto questo aspetto, venne studiata l'Istria) e con preziose osservazioni personali, frutto di visite ripetute ed accurate a quel mondo sotterraneo.

Cattedrale di San Giusto a Trieste.

* * *

Dopo aver detto della meteorologia e del clima dell'Istria, l'autore passa a trattare d'un argomento importante e delicatissimo: l'etnografia.

Le pagine dedicate a tale studio (specialmente dove parlano della necropoli di Nesazio) sono per quanto riguarda i tempi antichi, profonde, esaurienti, meravigliose per ricchezza di dati e forza logica di deduzioni; ed esse autorizzano senza altro l'autore a venire alla seguente conclusione:

« L'Istria fino dall'antichità più remota fu abitata da una razza che andò sempre più svolgendo la propria civiltà attraverso le note epoche litica, neolotica, del bronzo e del ferro. Tale razza fu decisamente mediterranea ed italica e si serbò per più secoli immune da altre mescolanze etniche: in questi secoli però conobbe le civiltà più progredite degli europei e dei veneti prima, degli etruschi poi, dal lato del continente e dal tratto dell'Adriatico superiore, nonchè la micenea dal lato del mare inferiore. Per la sua posizione geografica le invasioni protoceltiche prima e protoslave poi la sconvolsero assai meno che molte altre regioni italiche, proprio come avvenne al tempo delle invasioni barbariche storiche che si rovesciarono in Italia lasciando a lato quasi indisturbata l'Istria ».

Panorama di Rovigno.

Duomo di Aquileia.

« Ad ogni modo delle invasioni arie antiche conobbe di più solo l'elemento celtico, quello che già *ab antiquo* si era in qualche modo reso italico, e l'elemento slavo non fu che sporadico. Onde l'etnologia dell'Istria si può dire italica per eccellenza ».

Dall'epoca preistorica l'ab. Silvestri passa alla storica, cioè alla conquista romana (così largamente illustrata da molti dotti istriani), dando preziose notizie sulle strade e città romane; sulle invasioni barbariche; sulle spedizioni dei Bizantini, Longobardi, Franchi; sul dominio dei Patriarchi d'Aquileia e della Repubblica Veneta; sul dominio francese ed austriaco.

Qui si sarebbero desiderate maggiori indicazioni sulle attuali condizioni etnografiche dell'Istria; ma l'autore, (che non trovò di certo per la sua pubblicazione quell'appoggio che egli aveva tutto il diritto di sperare e che avrebbe meritato), giunto all'undicesima dispensa si vide costretto a riassumere, concludere, finire; e come conclusione riporta, da uno studio favoritogli dal signor G. A. Gravisi di Capodistria, i seguenti dati:

Dei 4943 chilometri quadrati che formano la superficie dell'Istria sono:

di territorio linguistico italiano	667
» » » sloveno	228
» » » serbo crato	985
» » » misto	2993

Dei 317,610 abitanti dell'Istria, sono:

Italiani	118,027
Rumeni	465
Serbo-Croati	140,713
Sloveni	44,418
Tedeschi	5,904

Tali dati bastano a far capire come, con una tal mescolanza di genti e di lingue, con una tale sovrapposizione di onde umane, la nomenclatura corografica e geografica dell'Istria sia tutt'altro che semplice e chiara, e come, riguardo ad essa, si contraddicano i libri e le carte. Per trovare, con mente serena ed obbiettiva la verità (pur non rinunciando ad alcuna aspirazione nazionale o ad alcun ideale indomabile), converrà che gli studiosi prendano in esame, al lume d'una severa critica storica, nome per nome, per ridare, eventualmente, ad antiche località italiche il primitivo nome che, per ragioni politiche, venne sostituito da nome tedesco o slavo, o per dimostrare che certi nomi indubbiamente stranieri sino dalla nascita, si devono ad importazioni straniere, e sono di località nelle quali, in secoli non lontani, vennero pacificamente (quanto imprudentemente) importati coloni stranieri.

Quanto fece Venezia nell'Istria importando lavoratori slavi, fecero i vescovi di Trento nel Trentino importando lavoratori tedeschi; quelli e questi diedero alle contradine da loro costruite, piccole isole straniere in mare italiano,

Panorama di Pirano.

i nomi portati dalle loro terre d'origine; ed il voler negare un tale fatto storico, ed il voler impuntarsi davanti a quei nomi, ed il voler per forza sostituirli con nomi italiani, è cosa che si comprende, ma che si può anche, non volendo uscire dal campo sereno della geografia e della storia, non approvare.

Queste righe le abbiamo scritte perchè ricordiamo ancora le critiche delle quali fu fatta bersaglio la carta pubblicata dal Touring e comprendente anche l'Istria. Sappiamo benissimo anche noi che in quella carta ci sono dei nomi errati; ma aspettiamo sempre una cortese e serena risposta alle seguenti domande: *Quali sono i nomi errati? E perchè? E quali sono i nomi da sostituire? E perchè?*

Con qual piacere avremmo pubblicate, e pubblicheremmo, le risposte serie, fondate, serene a queste domande! Sino ad ora le abbiamo attese invano! Verranno?

*
* *

Intanto, poichè tanti avvenimenti (dei quali non vogliamo occuparci) richiamano l'attenzione del pubblico sull'Istria, noi abbiamo voluto richiamare l'attenzione dei turisti su quella regione così interessante nelle sue orride ed amene bellezze naturali, nelle sue memorie, nelle sue città, nei suoi monumenti; ed abbiamo voluto richiamare tale attenzione accennando a quest'opera dell'ab. Emilio Silvestri.

Si tratta d'un'opera poderosa, e non d'un ameno libro di viaggi; si tratta di una monografia, anzi d'una serie di monografie, e non d'una guida, che possa essere portata in saccoccia, e consultata fugacemente fra la minestra e l'allesso. Una buona (e breve) *Guida dell'Istria*, per i viaggiatori italiani, pur troppo manca ancora; e ben venga chi saprà darcela, e presto; ma intanto, chi vorrà visitare l'Istria, o, pur non potendola visitare, vorrà conoscerla, deve leggere quest' opera dell' ab. Silvestri, che ha saputo raccogliere ed ordinare una quantità straordinaria di nozioni, e dare ricche indicazioni bibliografiche a chi volesse procurarsi più estese e particolareggiate notizie su una ò sull'altrà delle numerose intricate questioni su quella terra che è italiana non meno della Calabria e del Piemonte. Il conte Giustino Sanseverino scriveva nel 1847 all'ab. Bernardi che agli Italiani era men nota l'Istria che le isole dell'Oceania. A questo punto ora non siamo più; ma certo è che l'Istria è una delle parti meno conosciute d'Italia; e ben venga adunque ogni libro che contribuisca a farla conoscere; e sia benvenuta intanto quest'opera dell'ab. Silvestri. E vogliamo qui aggiungere, che come abbiamo parlato con piacere di un buon libro che descrive l'Istria, parleremmo con altrettanto piacere d'un buon libro che ci descrivesse la Calabria, la Basilicata, le Puglie, o qualche altra fra le regioni italiane meno visitate dai turisti, meno illustrate dai letterati. *o. b.*

Barche istriane.

Due ciclisti italiani nella Spagna

Il Consolato romano del Touring organizzò una gita ciclistica a Tivoli, in onore dei soci Francesco Radi e Pietro Morichini, che compirono, nello scorso anno, il giro della Spagna in bicicletta.

Tale gita riuscì per concorso di gitanti, per intervento di gentili signore una vera e propria dimostrazione di simpatia ai due forti ciclisti, che ora si accingono ad un viaggio in Germania e in Olanda.

Al banchetto all'Hôtel delle Sirene, signorilmente servito, si notavano fra i quaranta commensali il capo console on. Brunialti, lo scultore spagnuolo Nemesio Mogrobejo, il direttore di gita console cav. Trasatti, i consoli Guglielmetti, Sbricoli, Stacchini, le signore Magrone, Stefanini, Brunetto, Tessari, le signorine Ferraguti, Tessari, Guglielmetti, il poeta romanesco Nino Ilari e il pittore Piccioni, presidente della società Forza e coraggio di Tivoli.

Allo champagne il capo console on. Brunialti, con uno splendido discorso illustrativo della regione attraversata dai due forti *routiers* consegnò loro, tra applausi entusiastici, le due medaglie-ricordo offerte dal consolato romano.

Il signor Radi ringraziando pel dono, anche a nome del collega Morichini, fece una esposizione sommaria del viaggio compiuto, le cui sapienti osservazioni sulle condizioni stradali, sull'indole, sui costumi, sui tesori artistici e naturali della regione visitata, costituiscono nel loro insieme una preziosa guida per chi volesse avventurarsi ad un viaggio ciclistico nella Spagna.

Brindarono pure ai due forti ciclisti il console Trasatti, il console Guglielmetti, il pittore Piccioni, Nino Ilari con un sonetto ispano-romanesco che dovette ripetere fra gli applausi dei presenti, come riuscì graditissima la tarantella sportiva cantata dal sig. Augusto Stefanini.

Lo scultore Mogrobejo brindò in francese per le cortesie ricevute e per le acclamazioni alla sua terra natale.

Il ritorno a Roma fatto in bicicletta riuscì cordialissimo e i gitanti erano sull'annottare di ritorno alla capitale.

Abbiamo pregato il signor Francesco Radi di scrivere, per la *Rivista* del Touring, una breve relazione del suo viaggio; e siamo lieti di poterla pubblicare, con ringraziamenti all'egregio ciclista.

Non vi è chi nei suoi anni giovanili non abbia pensato alla Spagna, spintovi dalla lettura di prosatori e poeti, dalle tradizioni di arte, di usi e costumi lasciatevi nel nostro paese, e non sa dire quanto si acuisse il desiderio di conoscere la terra di un popolo così interessante, ora che il turismo in Europa ha preso proporzioni vastissime; ma a questi nuovi bisogni dell'accresciuta cultura e dei maggiori mezzi di locomozione faceva contrasto l'assoluta ignoranza che sulle strade, mezzi di trasporti, sicurezza pubblica, se ne aveva, tanto che L. V. Bertarelli, nel dettare la prefazione a quella accurata *Guida di Grandi Comunicazioni* si meravigliava come potesse esistere in Europa stessa una contrada tanto pittoresca quanto ignorata nel campo turistico.

Francesco Radi.

Pietro Morichini.

Ciò animò me, e riuscì a comunicare il mio entusiasmo ad un modesto per quanto ardito e forte ciclista, a Pietro Morichini, pel quale non so trovare parole adeguate onde esaltarne convenientemente il coraggio, la perspicacia e la temperanza; e, con non molti quattrini, con sconfortanti notizie sulle strade e sulla sicurezza pubblica, ma pieni di ardore e di speranza, nel pomeriggio del 2 giugno dello scorso anno prendemmo il treno per Genova, salutati alla stazione dall'amico Trasatti a nome del Consolato, d'amici e parenti. Di là poi movemmo in piroscafo per Barcellona.

Nel nostro viaggio, che durò poco più di un mese, si percorsero in bicicletta circa 1900 chm., in ferrovia chm. 2500, compresa la parte italiana e francese fatta al ritorno, in piroscafo circa miglia marine 500 con il tratto da Cadice a Malaga, e visitammo la Catalogna, l'Aragona, la nuova Castiglia, la provincia di Toledo, la Mancha, l'Andalusia, le provincie di Murcia e di Valenza, tenendo il seguente itinerario: Barcellona, Saragozza, Madrid, Toledo, Córdova, Siviglia, Cadice, Malaga, Granata, Murcia, Valenza, Barcellona.

Le strade di prima classe, quelle segnate nella *Guida di Grandi Comunicazioni*, tutte ciclabili e fornite spesso di pietre miliari, sono in complesso abbastanza buone nel mese da noi prescelto, per nostra fortuna alquanto piovoso, meno pochi tratti in Aragona ed in Castiglia; buonissime in Catalogna, ottimo il percorso da Madrid a Toledo, buona la rete stradale di Andalusia, di Murcia e di Valenza, quantunque la massicciata si scopra alquanto in queste tre ultime provincie se l'estate è piovoso, o si copra di molta polvere in caso di siccità.

Contadini di Bruck (Catalogna) che vanno a commemorare con salve di fucileria la scacciata dei francesi.

Le provinciali sono mediocri, pessime e impraticabili le comunali, delle quali avemmo un saggio nel tratto, non indicato nella *Guida*, che da Toledo per Ciudad Real, va a Valdepeña. Su di una strada provinciale quasi abbandonata ed attraversante un bosco pittoresco, fioriva la più bella vegetazione ed attraeva a centinaia lepri saltellanti, serpenti screziati, e qualche toro di aspetto poco rassicurante che ci fece chiedere aiuto ad un albero protettore, mentre alcune comunali si confondevano con sentieri o con letti di torrenti.

Gitane che danzano nell'Albaicin (Granata).

Sovente le strade di prima classe sono attraversate da corsi d'acqua che bisogna passare a guado, scalzandosi, o superare su di colonnette o sassi, ed hanno ad ogni lega e mezza (circa 7 chm.) cantonieri vestiti alla postigliona con risvolte rosse, che vi possono offrire acqua, quasi sempre cattiva, pane e qualche volta uova ed *aguardiente* (acquavite).

Il pietrisco, spesso calcare, vi è ammucchiato quasi abbondantemente ai lati, e non di frequente due profondi solchi par lo scolo dell'acqua seguono il corso della strada

con molto pericolo dei cavalli e dei muli, che attaccati a carri pesanti uno avanti all'altro, in numero di sei o sette, s'impennano alla vista delle biciclette e finiscono, se non si ha prudenza, col cacciarvisi dentro insieme al carro ed all'auriga addormentato.

Chi ha percorso in bicicletta nelle ore più calde del giorno nei mesi di luglio ed agosto la valle del Po, le province di Foggia e di Lecce, o la Sicilia e la Sardegna può avventurarsi, senza paura di subire le conseguenze del caldo, nel centro e nel mezzogiorno della Spagna nei mesi fino al giugno. Non posso accertare se anche in seguito una tempra forte possa sfidare la canicola quasi africana, ma i primi accenni erano tali da sconsigliare un viaggio in tali condizioni. A Cadice, a Malaga ed a Siviglia si cominciava già a coprire di tende le strade e difficilmente si sopportavano nel meriggio i raggi diretti del sole sul dorso di una mano. Ma in complesso, ad eccezione di tre o quattro giorni di caldo afoso che ci colpì in Aragona e nel tratto, non indicato nella *Guida*, che da Toledo per Ciudad Real va a congiungersi con la *Caretera Andalusa*, dove ad ogni chilometro bisognava prender fiato all'ombra breve di una vite, la temperatura fu sopportabile e nelle prime ore del mattino anche piacevole.

Alle discrete condizioni di viabilità e di clima deve aggiungersi anche una sufficiente sicurezza pubblica. La Guardia Civil (carabinieri) scelta ed organizzata in modo esemplare, ha da qualche anno estirpato il brigantaggio e le scorrerie dei malandrini sono isolate e non continue. Nel nostro lungo viaggio, di giorno percorremmo strade abbandonate, deserte, lontanissime da centri abitati, di notte allo scarso chiarore della luna attraversammo sierre faticose ed aride pianure senza che il più piccolo incidente fosse venuto a turbare la serenità del nostro cammino. Si incontravano è vero, specialmente tra le montagne, uomini armati, come in Sardegna, di fucili e coltelli, che rispondevano al nostro *vayase con Dios* con un *con Dios* rauco e sepolcrale; ma finimmo col rassicurarci delle loro intenzioni ed a qualcuno ardimmo perfino chiedere informazioni, avute senza difficoltà. Se però la tappa era ancora lontana, la strada poco illuminata e faticosa, le membra stanche e lo stomaco vuoto, ci assaliva talvolta un po' di nostalgia e la mente riandava allora ai ritorni calmi delle nostre gite domenicali sulle note strade laziali, indorate dai bagliori del tramonto, dove ogni albero, ogni casale è un avviso; e si pensava agli amici ed ai parenti lontani, fino a che non veniva a toglierci dai mesti pensieri un lumicino, nunzio gradito del prossimo villaggio.

Ricreatorio di Baza (Andalusia).

La *venta*, la *posada*, la *fonda*, la *casa de Huéspedes*, l'*hôtel* sono i diversi alberghi che alloggiano il turista in Ispagna. Dal più semplice, la *venta* (osteria di campagna) dove spesso *el amo* (padrone) vi cede il suo letto lindo e comodo per quanto modesto, all'*hôtel* della città, che non differisce molto da quelli delle altre parti d'Europa, voi trovate la stessa cordiale ospitalità, ed un senso di ordine e di pulizia che sorprende in un paese così poco progredito nel campo economico e politico, ma che trova giustificazione in parte nelle massime d'igiene lasciate dagli arabi, oggetto di studio per gli igienisti moderni, ed in quella signorilità che non abbandona lo spagnuolo neanche quando la miseria batte alla sua porta.

Per lo più il *comedor* tipico dell'albergo formato da una stanza rettangolare, ha nel mezzo una tavola quasi sempre apparecchiata, e ad un lato una vaschetta per le abluzioni ed un asciugamano. I pasti, non molto differenti dai nostri, si fanno ordinariamente due volte al giorno a prezzo fisso, che varia dalle 3 alle 7 lire, compreso il vino e l'alloggio, e sono abbondanti e buoni. Gli spagnuoli che ricorrono a queste *fonde* o *casas de huéspedes,* ufficiali, preti, impiegati, commercianti, mangiano di buon appetito le tre o quattro

Francesco Radi sulla cima del Monserrat.

pietanze ammannite, inaffiandole con sola acqua o con po chissimo vino.

Le trattorie al contrario, molto limitate, sono carissime, a meno che non si consumi un pasto a prezzo fisso *(cuvierto)* che varia dalle 3 alle 5 lire o più. In queste *fonde*, in qualche casa privata, nelle solitarie *vente*, noi sorprendemmo gli spagnuoli nella loro vita intima, e constatammo

Ponte romano sull'Ebro e chiesa di Nuestra Señora del Pilar.

che i loro discorsi erano sempre improntati ad una grande affabilità, ad un rispetto reciproco, al quale concorre anche la natura della lingua stessa. Accurati nel vestire, sobri, passano molte ore, specialmente i meridionali, nei caffè, ove fumano l'eterno *cigarrito,* giuocano a domino o parlano di politica o di *corride* con *toreri* gravi ed eleganti. A Lerida, in un caffè popolare, non si trovò posto che a stento, ed il fumo era tale da rendere l'aria irrespirabile e da farlo rassomigliare ad un vero campo di battaglia, a cui dava l'illusione, oltre il fumo, lo scoppiettìo di migliaia di pe-

dine mosse contemporaueamente. A Madrid, a Barcellona vedemmo caffè vasti e sontuosi in confronto dei quali i nostri, quelli di Roma compresi, diventano meschinità, ed a Siviglia nella *Calle sierpes* erano così eleganti e grandiosi da destare meraviglia. All'opposto le osterie con pochi o nessun tavolino, son quasi deserte, ed il vino è servito agli avventori quasi sempre in piedi in piccoli bicchieri *(copitas)*.

Date quindi queste abitudini un poco orientali, non deve sorprendere se il ciclismo, tolta Barcellona ed un po' Madrid, è in uno stato embrionale. La ristrettezza del tempo, ed il desiderio di dare la precedenza alle cose artistiche, non ci permisero di visitare circoli turistici locali, ai quali non avemmo del resto bisogno di ricorrere.

Lo *sport* spagnuolo ci si manifestò in tre occasioni diverse e caratteristiche. Il primo incontro fu a 30 chm. da Lérida di una comitiva di tre giovani ciclisti ai quali era presa vaghezza di una gita mattutina, approfittando della mitezza del clima e della domenica. Fraternizzarono subito con noi, mostrandosi entusiasti del nostro viaggio, e vollero accompagnarci per un tratto; ma uno dopo l'altro, per guasto delle macchine (veri macinini da caffè) furono da noi perduti di vista.

(Alhambra) Patio de los leones.

A Madrid invece, in un negozio di velocipedi, cinque eleganti motociclisti, pronti per la partenza, ci colmarono di cortesie e ci fornirono preziose informazioni su tratti di strada da loro percorsi.

Il terzo gruppo, composto di sei persone, impiegati e commercianti, si accingeva anch'esso ad una gita domenicale nei dintorni di Jerez, e come accade da noi, nei momenti che precedono la partenza, davano in manifestazioni di gioia, pregustando il piacere di una giornata trascorsa all'aria libera, lontani dal frastuono della città e dagli affari.

In tutte le rimanenti strade, frequentate solo da rari carri, nessuna traccia di ciclisti nazionali e stranieri.

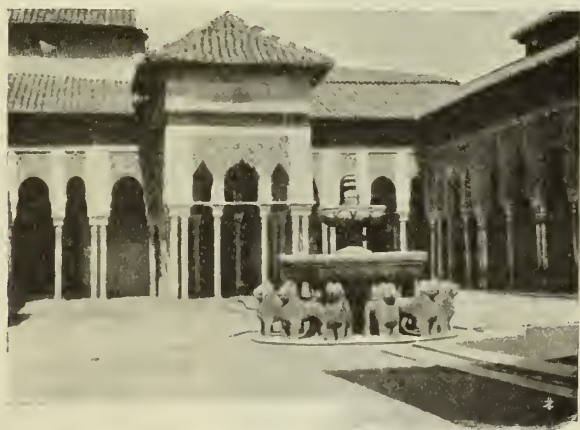
La poca passione per lo *sport* turistico in temperamenti suscettibili di grandi entusiasmi per tutto ciò che ad esso si riferisce (corse, corride, ecc.), porta con sè come conseguenza la nessuna preoccupazione che si ha dello sviluppo stradale e delle carte topografiche che con esso ha attinenza. Ad eccezione del *Touring Catalano,* che ha illustrato la sua provincia, e dell'incompleto lavoro cartografico dello Stato Maggiore e del colonnello Prudent, francese, non si hanno pubblicazioni del genere che possano aiutare un turista volonteroso; e la gran carta di Spagna, vendibile nella libreria di Calle Alcalà N. 2 in Madrid, secondo il mio avviso, non ha che il pregio di costare molto: dodici *pesetas.*

Ma se il turista che si avventura in Ispagna non trova il sussidio di un perfetto *comfort* e di ottime strade, se gli mancano qualche volta notizie di queste, trova compenso nella cortesia, semplicità, cavalleria del popolo spagnuolo, nella originalità dei costumi, purtroppo in via di sparizione, nel paesaggio incantevole, nei momenti interessanti.

Voi potete fare un buon pasto e trovare un buon letto in qualunque albergo di città centrali o nordiche europee, ma non proverete l'emozione di vedere la servetta catalana che ad Esparaguerra vi scaccia le mosche con un flabello di carta mentre desinate, e che interrogata ad arte se ama il re di Spagna vi risponde con molta furberia, di non saperlo, che non ama neppure quello d'Italia perchè.... non lo conosce, ma adora il papa, come tutte le buone contadine catalane. Nè a Lérida, gloriosa per i dieci assalti, potete essere serviti da Rosita, una bruna dagli occhi e dai capelli meravigliosi, che in principio vi fa tutti i dispetti immaginabili, togliendovi la bottiglia del vino per darla ad un bel giovanotto, vostro vicino, ridendosi dei vostri reclami, e che finisce col sedurvi con la grazia del suo fare e di strapparvi anche una buona mancia, presa con simulata ritrosìa da una manina da bambola che potete stringere a vostro beneplacido.

Il turista che muove da Barcellona incontra, come incoraggiamento e buona preparazione al lungo viaggio, una sequela di campi, coltivati con cura a viti, a frutta, ad erbaggi, che mano a mano, seguendo il corso del Llobregat, diradano fino alle falde del bizzarro Monserrat, con cime fatte a coni, dove la vegetazione diventa sempre più meschina. L'Aragona, gran parte delle Castiglie, la provincia di Toledo e la Mancia hanno una certa rassomiglianza con la campagna romana, sebbene il terreno sia più cretoso e meno accidentato, e tinga di rosso più che di giallo, come in questa, l'acqua dei fiumi che l'attraversano. La Mancia, teatro delle gesta donchisciottesche, è all'inizio di un miglioramento agricolo, e già vi si ammirano bei vigneti e pastorizie, che producono vini da pasto e formaggi eccellenti.

La sierra Morena, dopo il Monserrat, offre lo spettacolo grandioso di una natura di rocce dalle forme più bizzarre, tagliate a denti, a scalini, a gobbe, e formanti precipizi e caverne, una volta favorito ricetto di briganti, ed ora pittoresco spartiacque della valle della Guadiana e del Guadalquivir, il cui nome fa pensare all'Andalusia, alla terra promessa, dove crescono l'aloe, l'arancio, la palma, dove tutto è luce, grazia, armonia, dai monumenti alle donne, dal paesaggio al cielo, al mare. Dai contrafforti difficili della candida sierra Nevada, profumati di ginestre e ricchi di acque fresche e leggere, si passa poi nelle provincie di Murcia e Valenza, dalla vegetazione rigogliosa e calma come nella Toscana e nell'Umbria nostra, ma con note più meridionali di aranci e di palme.

Se la natura fu così prodiga dei suoi favori, gli uomini contribuirono a rendere questo paese interessante con opere

(Alhambra) Patio de los leones.

d'arte, le quali si manifestarono attraverso temperamenti non sempre ricchi di originalità, costanti e geniali assimilatori di ogni manifestazione artistica. Ancora oggi, malgrado i grandi mali che l'affliggono, la Spagna con il concorso di provincie, comuni e privati, incoraggia le belle arti, creando borse di studî e pensionati all'estero, custodendo il patrimonio artistico nazionale, ed accordando, ciò che non si verifica in Italia, ingresso gratuito in tutti i musei e gallerie, per il maggior sviluppo del senso estetico; a cui fa contrasto, invero, la scarsezza delle scuole

e l'ignoranza in cui è tenuto il popolo, che, in ciò, ha molti punti di contatto col nostro, come ne divide la sveglia-tezza dell'intelligenza e la sobrietà.

I vantaggi di una buona preparazione ci permisero di visitare in così breve tempo quasi tutti i monumenti spagnuoli; e per chi, come noi, conosce quelli italiani, riesce un complemento prezioso di studî sulle arti in Europa, una chiara manifestazione dell' adattamento dei diversi stili trapiantati in Ispagna al sentire differente di quel popolo.

Per non parlare dell'arte romana, della quale si hanno preziosi avanzi a Mérida, Italica, Tarragona e Segovia, e di quella pittorica, di cui preziosi campioni esistono in Italia, dirò che l'arte gotica, discesa dalla vicina Francia, si sposa, come in Sicilia, spesso al bizantino o all'elemento nazionale, e le cattedrali di Siviglia o di Toledo (meno quelle di Segovia e Barcellona più pure), ne sono dei pregevoli esempi. La rinascenza, severa, sobria, nemica di qualsiasi decorazione (di cui il caposcuola è l'Herrera con il suo Escurial), ha opere importanti nelle cattedrali di Granata e Malaga, ed il barocco, non svelto ed elegante come quello dei nostri capiscuola, si ficca goffo e pesante in quasi tutte le chiese di Spagna, deturpandole, e diminuendo i pregi delle importanti opere gotiche o moresche.

Quando i Mori vennero in Ispagna, avevano solo il gusto dell'ornamentazione e non possedevano un'architettura; tanto che la Moschea di Córdova, una delle prime loro opere, è una immensa sala polistile, a tetto piatto, le cui decorazioni primitive furono eseguite da artisti bizantini. Ma consolidati nel possedimento di un suolo, del quale sentivano la suggestione, la loro arte rudimentale diviene fantastica, elegante, sobria nelle linee, armoniosa nei colori, e di essa rivestono gl'interni dei loro severi palazzi e delle imponenti moschee. La cattedrale di Córdova, il Cristo della Luz di Toledo, l'Aljaferia di Saragozza, e conseguentemente l'Alhambra ed il ricostruito Alcazar di Siviglia, sono i parti più fecondi della fantasia araba, le cui bellezze esercitano un fascino potente sul visitatore per indescrivibili bellezze.

Il Principe dei gitani, già modello di Fortuny in Roma, ora cicerone nell'Alhambra (Granata).

Ma se la contemplazione dei monumenti spagnuoli assorbe quasi tutto il tempo del turista, la politica, suo malgrado, reclama i suoi diritti di osservazione e s'insinua nei discorsi della servetta di Hesparaguerra, carlista, del repubblicano operaio di Valenza, e del cartolaio di Barcellona, che nel darvi il resto di uno scudo con l'effige di Don Amedeo, ve lo porge con un *el mejor rey que tenia Espana,* detto con tanta sincerità da farvi inorgoglire d'essere italiano.

Per chi osserva un poco superficialmente le cose, la Spagna è il paese più liberale d'Europa, e se non avessi tenuto dietro per parecchio tempo allo svolgersi della politica interna, i casi che si presentarono sotto i miei occhi avrebbero indotto anche me in questa credenza. Infatti in molte città di provincia si scorgono iscrizioni a caratteri cubitali come questa: *Circulo republicano*, a Jerez la piazza era ingombra di contadini scioperanti, a Siviglia l'ex-presidente della repubblica, Salmeron, parlava ad una turba inneggiante alla repubblica, i delegati operai di Madrid catechizzavano gli scioperanti di Barcellona nel circolo *Fraternidad republicana,* senza che l'ombra di una guardia di polizia o di un carabiniere avesse turbato il regolare andamento dei loro discorsi.

Ma questa apparente assenza di forza pubblica, più che alla garanzia di regolare procedere di masse educate alla libertà, devesi attribuire alla piena facoltà che essa ha di reprimere al più piccolo accenno di disordine.

Io facevo queste considerazioni nel tratto che da Sans conduce a Barcellona, meta del nostro viaggio. Accanto a me procedeva il mio compagno silenzioso ed estatico innanzi allo spettacolo del tramonto che imporporava i colli

Le suggestive Palme di Elce (Alicante).

del Tibi Dabo, disegnando nettamente le linee del sinistro Montjuich, ed i camini fumanti delle grandi fabbriche, mentre la città spariva lentamente tra i vapori violacei della sera.

Lungo i due marciapiedi della strada frotte incessanti di òperai, pallidi, sbarbati, con lunghe *blouses*, ritornavano alle loro case discutendo animatamente dello sciopero che minacciava di diventare generale. Si accendevano intanto i fanali, si riempivano i caffè e le osterie, e pattuglie di *serenos* con lancia e lanterna muovevano in perlustrazione La vita notturna dei suburbi popolari incominciava.

Noi procedevamo a stento in mezzo a quella fiumana che oramai invadeva tutta la strada, e finimmo col proseguire a piedi tra il vociare degli operai eccitati che ci sfioravano i gomiti, squadrandoci con curiosità.

Allora, al cospetto di Barcellona industriale, in mezzo a quelle masse compatte di attività, rientrò in me la speranza e concepii la futura grandezza di Spagna, non avida usurpatrice di Stati come una volta, ma libera, forte, industriale, alla testa delle Nazioni, come tradizioni storiche, bellezza di suolo, genio latino le consentono, e trassi per essa i migliori auspici.

FRANCESCO RADI.

GITE E CONVEGNI

Pieve di Cadore.

Che il Cadore sia una delle più belle (se non la più bella) regioni delle Alpi Italiane, sanno quanti ebbero la fortuna di andare lassù, ed anche molti di coloro che non poterono andarvi mai; ma anche si sa che il Cadore è in

Pieve di Cadore.

alto, e lunghe le strade per andarvi; e perciò per indire un convegno del Touring fra quegli splendidi monti con speranza di successo, per invitare i ciclisti alla lunga ed ardua pedalata, con speranza di concorso, ci voleva del coraggio.

Tale coraggio (che fu coronato dal successo) ebbe il Club Ciclistico Cadorino, di cui era presidente il dott. Arturo Coletti, console del Touring. Per lutto di famiglia il

Arrivo delle squadre.

dott. Coletti aveva dovuto provvisoriamente ritirarsi; e l'organizzazione del convegno venne affidata al vice presidente signor Gerolamo Zivelonghi ed al segretario signor Augusto Zuliani, che lavorarono con grande energia, bene coadiuvati dal signor Ricciotti Coletti, e da altri soci del Club Ciclistico Cadorino.

Questo, in un solo mese di vita, ha potuto raggranellare già una cessantina di soci, sparsi in quasi tutti i 22 comuni del Cadore, cioè, per essere più esatti, in tutti tranne i quattro nei quali non esiste neppure una bicicletta: Cibiana, Ospitale, Selva e Zoppè; e per affermarsi, e per richiamare ancora una volta l'attenzione dei turisti su quelle splendide vallate, ha indetto questo convegno, che riuscì assai bene, malgrado la lunghezza e ripidità delle vie, e la contemporaneità d'altri convegni in città della pianura.

Varie squadre giunsero sino dal giorno 14 attese (come quelle giunte poi il giorno 15) da speciali squadre di ciclisti cadorini, andati ad incontrare i compagni o verso il passo della Mauria (m. 1299), o sulla Cavallera, ove giungevano tanto le squadre salite per il passo del Fadalto, quanto quelle salite su direttamente per il vallone del Piave.

Stemma del Cadore.

Vennero, per citare qualche nome, dal passo della Mauria le squadre di Cividale, Ovaro, Tolmezzo, Udine; e per il Fadalto quelle di Montebelluna, Treviso, Vittorio.

Gli arrivi più numerosi ebbero luogo il giorno 15, fra le 9 e le 11. Il più splendido sole faceva brillare le rocce dolomitiche dell'Antelao, del Pelmo, della Civetta, della Cridola, del Tudaio e degli altri giganti, ed innondava di luce i verdi prati, i cupi boschi, le limpide acque del Piave e dei suoi affluenti.

Lungo la via che sale da Tai a Pieve sventolavano minuscole bandieruole, e numerosi cartelli portavano a grandi caratteri le scritte: *W. i ciclisti d'Italia — Il Cadore saluta con entusiasmo i ciclisti d'Italia.*

Ogni squadra quando giungeva in Piazza Tiziano (nel cui mezzo sorge la bella statua bronzea dell'immortale pittore), veniva accolta da applausi (specialmente se era in essa qualche signorina), e condotta (al piau terreno dell'antica casa Vecelli), nell'ufficio del C. C. C., ove riceveva le necessarie indicazioni, ed il semplice ma elegante distintivo, colla scritta *Convegno ciclistico Pieve di Cadore 1904*, e lo stemma cadorino: le quattro torri collegate da catene e racchiudenti su alto abete.

Pietro Fortunato Calvi.

Alle ore 11 (e tutti erano già puntualmente arrivati), la sala della comunità era affollatissima di autorità, di signorine, di ciclisti; e tutti ammiravano il bel quadro dipinto nel 1898 da T. Da Rin, e rappresentante Pietro Fortunato Calvi quando, nel 1848, al confine verso Cortina, straccia ed alza sulla spada il manifesto imperiale che annunciava la resa di Udine, e sventola,

in segno di sfida, il fazzoletto rosso; e più d'uno ricordava i versi del Carducci:

> Oh due di maggio, quando, saltato su 'limite de la
> strada al confine austriaco,
> il capitano Calvi — fischiavan le palle d'intorno —
> biondo, diritto, immobile,
> leva in punta a la spada, pur fiso al nemico mirando,
> il foglio e 'l patto d'Udine,
> e un fazzoletto rosso, segnale di guerra e sterminio,
> con la sinistra sventola!

Viene portato avanti il grazioso stendardo che le signore e signorine del comune di Pieve di Cadore (con ammirabile slancio) offrirono (raccogliendo in pochi giorni la necessaria somma) al Club Ciclistico Cadorino: stendardo che porta lo stemma cadorino sopra i colori della bandiera cadorina: gialla ed azzurra, come la bandiera di Trento.

Bandiera della Sezione Trevigiana.

Parla primo il deputato avv. Michele Palatini, salutando un vecchio amico del Cadore, Ottone Brentari, in questa circostanza rappresentante della Direzione generale del Touring; plaude al ciclismo educatore; loda la fortunata audacia del C. C. C. che lanciò un invito così largamente accolto; e finisce portando un evviva al Touring, al ciclismo, alla patria. Il discorso fu accolto da vive acclamazioni, e da evviva al Cadore, all' Italia al Touring che affratella tutti i turisti d'Italia.

La signorina Maria Palatini, a nome delle sue compagne, con parola franca e vivace, presenta e consegna lo stendardo. « Cortesi signori — ella dice — abbiamo voluto che a questa festa geniale non mancasse il nostro concorso, per darvi prova che la donna cadorina partecipa — e con entusiasmo — e tutto ciò che nella speranza del

I ciclisti in piazza Tiziano dopo la sfilata.

risveglio promette al nostro paese un migliore avvenire ». Saluta i baldi campioni del C. C. C., ed i forti campioni del Cadore; ed affinchè l' unione dei ciclisti cadorini nel loro Club abbia un simbolo che la rappresenti, prega i soci di accettare lo stendardo, ed invita tutti a gridare *Viva il Club Ciclistico Cadorino.* Una unanime, interminabile ovazione salutò la valente oratrice, così felice interprete dei nobili sentimenti della parte più gentile del Cadore.

Ottone Brentari ringrazia l'on. Palatini; si dichiara felice che il suo antico e sempre crescente affetto per il Cadore gli abbia procurato l'onore di rappresentare in questa solenne circostanza la Direzione generale del Touring; a nome dei 40 000 soci del Touring, porta un caldo saluto al Club, ai ciclisti convenuti, all'esercito rappresentato alla festa da alcuni ufficiali di artiglieria; ricorda Tiziano e Calvi, e gli eroi del 1848; e dice che, in caso di bisogno, i ciclisti cadorini sapranno sostituire al rosso fazzoletto di Calvi lo stendardo delle donne cadorine.

La squadra di Belluno davanti all'Hôtel Cadore a Taì.

Il sig. Augusto Zuliani (testè eletto console del Touring) ringraziò le signore e signorine del loro dono gentile e graditissimo.

Nuove grida e nuovi applausi; dopo di che il Municipio di Pieve offrì un vermouth con paste; e con evviva Pieve, al Cadore, al Touring ed a tante altre cose, l'adunanza si sciolse.

Alle ore 15, traverso la piazza Tiziano, affollatissima, ebbe luogo la sfilata, alla quale parteciparono circa 300 ciclisti, salutati dai suoni della banda e da vivi applausi. Le squadre di Belluno, Cividale, Cologna Veneta, Pieve e Treviso avevano la bandiera. Tiziano dal suo alto piedestallo non aveva certamente mai visto passare sulla bella piazzetta un numero così straordinario di biciclette e motociclette!

La giurìa per l'assegnazione dei premî era formata dei signori: on. avv. Michele Palatini deputato; comm. Vigilio Specher, procuratore generale della Corte d'Appello di Venezia; signor Silvio Coletti; dott. Tullio Coletti; capitano d'artiglieria signor Pantaleone Carbone, comandante i forti.

La medaglia d' oro alla squadra composta di almeno cinque ciclisti provenienti dal paese più lontano, fu assegnata a Cologna Veneta; la medaglia d' oro alla squadra più numerosa, a Belluno; la grande medaglia d' oro alla squadra che ha percorso complessivamente il maggior numero di chilometri per la strada più breve (numero dei chilometri moltiplicato per il numero dei ciclisti) a Montebelluna; la medaglia d'argento alla squadra in costume uniforme più elegante e più pratico, a Treviso; la medaglia di bronzo alle Società intervenute con una squadra di almeno cinque ciclisti, a Cividale, Noventa di Piave, Tolmezzo, Vittorio, Volpago; la grande medaglia d'argento alla signorina ciclista proveniente dal paese più lontano, alla signorina Bice Podrecca di Cividale; la medaglia d'argento alle signorine facenti parte delle squadre intervenute, alle signorine Edvige Ganzerla di Treviso, Silvia Novello e Nair Domadini di Montebelluna, Pierina Castani Amati di Vittorio e Bice Podrecca di Cividale.

I ciclisti si sparsero poi qua e là a vedere il monumento di Tiziano e del Calvi, la casetta ove nacque il grande pittore, il Museo che racchiude tante memorie del grande soldato e patriotta, e l'esposizione di cartoline e fotografie, che riuscì bene, dato il breve tempo dedicatole, e che mostrò come potrebbe riuscire splendidamente (se apparecchiata di lunga mano, e con un programma ben definito), una esposizione di fotografie riproducente paesaggi e costumi cadorini.

Monumento di Tiziano Vecellio (scultore A. Dal Zotto) a Pieve di Cadore.

Varî ciclisti si recarono a visitare il Roccolo di Sant'Alipio (famoso per la bella vista e per il romanzo di Antonio Caccianiga), la grandiosa cascata dell'Anfela, ed altri punti interessanti dei dintorni di Pieve; altri si spinsero, in bicicletta, ad altri paesi del Cadore; e non pochi furono quelli che intervennero la sera alla festa di gala nel salone dell'Hôtel Progresso.

La sera del 15, o la mattina del 16, tutti gli ospiti partirono; e quanti di essi (ed erano i più) non erano mai stati nel Cadore, partirono entusiasti dello splendido paese, e col vivo desiderio di ritornarvi; e infatti crediamo che

Casetta in cui nacque Tiziano.

ben pochi paesi d'Italia offrano ai turisti un numero così straordinario e svariato di gite a piedi, ciclistiche, cicloalpine, automobilistiche, per ottime carrozzabili, per buone mulattiere, con alberghi di tutti i gradi e coi rifugi alpini.

Ora il Club Ciclistico Cadorino, formato di elementi intelligenti ed energici, non dormirà sugli allori; ma sta maturando un progettino assai bello... e del quale per questa volta non vogliamo dir nulla!

Brescia.

(28-29 Agosto).

Mentr già siamo in macchina ci giungono notizia del convegno-congresso di Brescia, riuscito assai bene.

Il congresso (al quale intervennero il prefetto Castoldi, il sindaco Bettoni, ecc.), il giorno 28, fu presieduto dall'on. Bonardi. Il dott. Favari parlò sul miglioramento degli alberghi; l'ing. Tedeschi sulla manutenzione delle strade; l'avv. Tarenzi sulla targhetta mobile e tassa sulle biciclette; il colonnello Chiarla sui ciclisti volontarî. Gli oratori furono assai applauditi.

Il giorno 29 molti dei convenuti fecero una gita, riuscita assai interessante, sul Lago d'Iseo, fermandosi a Castro, a visitare la celebre fonderia Gregorini, e facendo nel ritorno colazione a bordo.

Alla sera il capitano Angherà tenne una splendida conferenza sui volontarî ciclisti.

Del convegno e del congresso daremo ampia relazione nel numero venturo.

Torino-Brescia-Parigi.

Nel numero venturo pubblicheremo una relazione del prof. Corio e rag. Mercanti, consoli del Touring, sulla gita Torino-Parigi e Brescia-Parigi.

Agnone.

(15 agosto).

Il convegno turistico di Agnone riuscì brillante sotto ogni rapporto.

La città fu trovata assai interessante da tutti gli ospiti accolti con squisita cortesia.

Venne inaugurato il vessillo consolare di Agnone, donato dal cav. Roberto Gandolfi. Ne fu madrina la signorina Jole Trasatti, rappresentata dal cav. Trasatti, console del Touring a Roma, il quale con breve discorso ne fece la consegna al console Tirone, bene auspicando per l'avvenire di Agnone. Il vessillo fu benedetto dal sacerdote Giovanni Cusico, il quale con un discorso patriottico, chiuse mandando un saluto al re.

Ebbe luogo poi la premiazione delle squadre.

Una medaglia d'oro venne assegnata alla squadra di Roma, come proveniente da maggior distanza, ed un'altra pure d'oro alla squadra di Napoli, come più numerosa (10 ciclisti).

Alla sera ebbe luogo il banchetto sociale. Sedevano alla tavola d'onore il sindaco di Agnone cav. uff. Giovanni Jonata, il cav. Trasatti, console per Roma, il dottor Arano, capo console di Napoli, il console Massangioli per Chieti, il rag. Cipullo, console per Santa Maria Capua Vetere, il console Boccucci, per Mondragone, e i consoli per Roma, Guglielmetti e Righetti.

Parlarono il sindaco di Agnone, il cav. Gandolfi in rappresentanza del console Tirone, il cav. Trasatti, il quale facendo una rassegna storica delle virtù civili dell'antico Sannio, e l'apoteosi del moderno Touring, venne entusiasticamente applaudito.

Parlò pure il dottor Cervone facendo emergere l'utilità che la gioventù italiana potrà ritrarre dalla istituzione del Touring.

Il giorno 16 fu visitata l'officina elettrica del Verrino e le splendide sorgenti di questo fiume. Fu una gita alpina riuscitissima. Il presidente della Società Carlo Sabelli offrì una lautissima colazione, cui i ciclisti fecero moltissimo onore.

La sera il cav. Roberto Gandolfi offrì ai ciclisti una cena nella sede della scuola tecnica.

Parlò, applaudito, il cav. Trasatti proponendo che a qualche anno di distanza si debba tenere in Agnone un altro convegno, che, come il primo, riuscirà splendidamente.

Venne spedito un assai gentile telegramma al comm. Johnson direttore generale del Touring.

Vercelli.

(31 luglio).

Il convegno ciclistico tenutosi a Vercelli, promosso dalla Società *L'Unione sportiva Vercellese* in occasione delle feste patronali di S. Eusebio, è riuscito importante pel concorso di Società nazionali ed estere delle quali notiamo le rappresentanze di Trento, Locarno, Lugano, Chiasso, Bellinzona, Novara, Casale, Milano, Torino, Sesto Calende, Alessandria, Asti, Palestro, Andorno, Savona, Castellanza, Monza, Borgomanero, Biella, Genova, S. Angelo Lodigiano, Acqui, Cernobbio, Santhià, Valle-Mosso, Saronno, Buffalora, Varese, Rivarolo Ligure, Cuneo, Livorno piemontese, Corbetta, Casalpusterlengo, Stroppiana, Magenta, Mondovì, ecc.

Anche il gentil sesso vi fu numeroso, e numerosi pure furono i ciclisti con motociclette.

Alla rappresentanza di Trento furono fatte entusiastiche accoglienze.

All'arrivo delle Società muovevano incontro i ciclisti dell'Unione Sportiva Vercellese per accoglierle con la consueta tradizionale cortesia vercellese e guidarle al luogo della riunione.

L'adunata, i ricevimenti e le iscrizioni ebbero luogo nell'ampio locale del maneggio, gentilmente concesso dal Reggimento Cavalleria di stanza a Vercelli.

I presenti, sommati anche i ciclisti di Vercelli, ascendevano quasi alla bella cifra di *mille*.

Ciò nonostante l'ordine regnò sovrano poichè il Comitato seppe disporre mirabilmente ogni cosa.

Ogni rappresentanza aveva il suo posto assegnato pel deposito delle macchine, nello stesso locale dove furono ricevute: quindi riuscì facile disporre per l'incolonnamento delle Società che precedette la sfilata.

E non solo il locale di adunata, ma anche il viale Garibaldi fu destinato molto opportunamente per la sfilata dinanzi alla Giuria.

E difatti una vera fiumana di popolo potè assistere alla sfilata senza recare molestia ai ciclisti, all'ombra delle piante secolari, dove il caldo eccezionale della stagione e specialmente della giornata era ancora sopportabile.

La riunione del corteo, in piazza Conte di Torino, riuscì ordinata, la sfilata per le vie della città e davanti alla Giuria, ripetutasi per ben tre volte, diede modo a tutti di ammirare i bellissimi costumi sportivi e di sentire gli armoniosi concerti delle fanfare tra le quali primeggiavano quella di Novara, Stroppiana e Vercelli.

Tra il presidente e il vice-presidente, alla testa del corteo, si trovava la rappresentanza di Trento, salutata sempre da entusiastiche dimostrazioni accompagnate dagli inni patriottico-popolari.

La Società di Trento con pensiero delicato, a mezzo della sua rappresentanza, inviava in dono all'Unione Sportiva Vercellese, uno splendido quadro in mosaico riproducente il grandioso monumento a Dante eretto a Trento. Il quadro fu esposto ed ammirato nel salone del ricevimento.

Dal canto suo l'U. S. V. destinava alla rappresentanza di Trento due statuette artistiche in ricambio del dono cortese.

Moltissimi erano i premi, tanto che il Comitato sperava che nessuna società potesse intervenire al convegno senz'essere premiata; ma le previsioni e le aspettative del Comitato furono eccessivamente superate per le iscrizioni dell'ultima ora.

Il lunedì 1 agosto, accompagnati da molti ciclisti vercellesi, i ciclisti trentini si recarono all'Ossario di Palestro.

Ai piedi dell'Ossario furono ricevuti dall'autorità comunale dello storico borgo, dai soci di quel Veloce Club e dalla popolazione, la quale fece una calorosa dimostrazione di simpatia.

Poscia nella sala del palazzo municipale a tutti i convenuti venne offerto un vermouth d'onore. Quivi il pubblicista Ermenegildo Gallardi pronunciò applaudite parole.

Montecatini.

(7-8 9 settembre).

Nei giorni 7, 8, 9 settembre ha luogo ai Bagni di Moncatini (Lucca) un convegno ciclo-automobilistico. Presidente del Comitato Esecutivo è il signor Mario Giuliani, console del Touring.

Questo convegno offre ai ciclisti una spendida occasione per visitare una delle parti più interessanti della Toscana.

Ecco il programma del Convegno ciclo-automobilistico:

Martedì 7 settembre 1904, dalle ore 7 alle 15: Ricevimento delle squadre e distribuzione del distintivo-ricordo.
ore 16: Vermouth d'onore allo stabilimento del Tettuccio.
ore 16,30: Visita degli stabilimenti Torretta e Rinfresco e dell'Esposizione dei bozzetti pel concorso per il cartello reclame e per cartoline illustrate.

Giovedì 8 settembre, ore 7,30: Riunione alla sede della società Pro-Bagni di Montecatini.
ore 8: Visita degli stabilimenti Tettuccio, Tamerici, Regina, Savi, Olivo, Terme Leopoldine, Sali Tamerici, Kinesiterapia.
ore 11: Colazione alla Locanda Maggiore.
ore 15: Riunione.
ore 15,30: Partenza per Collodi (chm. 10, via Borgo a Buggiano-Pescia), e visita del giardino del march. Parravicino-Garzoni.
ore 17: Ritorno ai bagni di Montecatini.
ore 18,30: Banchetto sociale al Grand Hôtel e la Pace.
ore 21: Serata di gala in onore dei convenuti al teatro delle Varietà col ribasso del 50 per cento.

Venerdì 9 settembre, ore 7,30: Riunione, ecc.
ore 8: Partenza per Monsummano (chm. 3), e visita della Grotta Giusti e della Grotta Parlanti.
ore 11: Ritorno ai bagni di Montecatini.
ore 16,30: Sfilata del corteo per le vie del paese.
ore 18: Distribuzione dei premi.

La tassa di iscrizione è fissata in L. 9.

NB. — Domandare con biglietto da visita al console del T. C. I. il programma completo.

Pinerolo.

(11 settembre).

Per la grandiosa manifestazione turistica annunziata per l'11 settembre in occasione del decimo anno di fondazione di questo Veloce Club e dell'inaugurazione del vessillo sociale è stato stabilito uno svariato programma con numerosi premî.

Nel parlare del convegno potremo anche illustrare la splendida sede del Veloce Club.

Vittorio.

(11 settembre).

A Vittorio (Treviso) il giorno 11 settembre, sotto il patronato del Touring Club Italiano, avrà luogo un convegno sezionale turistico, indetto dal Comitato direttivo dei festeggiamenti autunnali.

La città di Vittorio (formata dalla unione di Ceneda e Serravalle) è, sotto ogni aspetto, assai interessante.

L'invito è firmato dal presidente del predetto Comitato avv. Giovanni Wassermann, sindaco, e dal signor Giuseppe Eugerio, console del Touring.

In tale occasione verrà inaugurato il gonfalone del *Club Sportivo* di Vittorio, e si farà una passeggiata ai pittoreschi laghetti di Negrisiola.

Svariati sono i festeggiamenti e numerosi i premi.

BERTINORO (Forlì). — È qui indetto, dai soci bertinoresi del Touring, un convegno ciclistico per il giorno 11 settembre. Tassa d'inscrizione L. 1,50, con diritto al distintivo-ricordo, al vermouth d'onore, alla gita e merenda sul colle dei Cappuccini e alla custodia della bicicletta.

BIELLA (Novara). — Imponente riuscì il convegno ciclistico del 14 agosto. Oltre 600 furono le iscrizioni. Giunsero squadre da Torino, Milano, Vercelli, Alessandria, Livorno, Cuneo, Legnano,

Acqui, Casorate, Borgomanero, Mede, Rho, Genova, Mondovì, Como, Santhià, Valmosso e da altre località.

Alle ore ore 11 nelle sale del palazzo municipale venne offerto a tutti un vermouth d'onore, e venne dato dall'assessore cav. Ottolenghi, in rappresentanza del sindaco assente, il benvenuto.

Alla squadra milanese del Touring concorrente fra quelle provenienti più da lontano, è toccato il terzo premio, medaglia d'argento, essendo stato assegnato il primo premio, medaglia d'oro, alla squadra di Mondovì, ed il secondo vermeille alla squadra di Como.

Della Lombardia ottennero premi le squadre di Legnano, due medaglie vermeille (Audax più numerosi) dono del municipio, e Audax provenienti più da lontano, e Rho Società ciclistica, medaglia d'argento.

A tutte le Società intervenute con bandiera, 29, venne assegnato una medaglia d'argento con nastro, ed una a tutte le signore cicliste.

Al teatro Sociale ci fu una rappresentazione di gala colla *Tosca*, e, dopo, una festa da ballo al Circolo sociale in onore dei ciclisti.

BOLOGNA. — La gita ciclistica dei soci del Touring alla Porretta è riuscita splendida, benchè il caldo fosse soffocante anche sull'Appennino. I gitanti, in numero di oltre quaranta, giunti in orario furono ricevuti dal console signor Ugo Lorenzini, rappresentante il solerte comitato Pro-Porretta, che loro offerse al Caffè del Commercio un vermouth d'onore e rinfresco.

Dopo, ricevuti dal prof. Ravaglia e dall'ing. Corradi, i gitanti visitarono l'antico Stabilimento balneare.

Alle ore 17 vi fu ritrovo ai giardini della Prizzola, con scelto concerto ad archi, coll'intervento di tutte le signore e signorine bagnanti e di molti ufficiali.

La colazione ed il pranzo furono serviti al Grand Hôtel Porretta. Il banchetto, a cui presero parte il sig. sindaco, il prof. Ravaglia e il console Lorenzini, fu rallegrato dalla banda del 40° fanteria. Alla fine molti furono i brindisi a Porretta, alle signore, al Touring e all'esercito.

Alla sera, nelle sale del Club, vi fu ballo in onore dei gitanti, coll'intervento di tutte le gentili ed avvenenti signore e signorine. Il ballo si protrasse fino a tarda ora, e in tutti i turisti rimase indimenticabile il ricordo di questa gita, delle accoglienze ricevute e gratitudine a quanti cooperarono per l'esito felice.

CASALE MONFERRATO (Alessandria). — Al convegno ciclistico ed alle esercitazioni sul Garda intervennero anche squadre degli Audaces e del Veloce club casalese, che non abbiamo trovate negli elenchi pubblicati nei giornali di Brescia.

CASTELFIORENTINO (Firenze). — Una comitiva di ciclisti di questo paese, soci del Touring, effettuò una gita fino al paese di Fucecchio, offrendo così alla rappresentanza locale dello stesso Touring, una prima e gradita affermazione in seguito ad un buon numero di nuove ammissioni effettuate in questi ultimi tempi.

Il console di Fucecchio, signor Amedeo Soldaini Lenzi, ebbe il pensiero gentile di muovere incontro ai gitanti con una squadra di ciclisti fucecchiesi. Fra le due comitive si strinse subito una cordiale familiarità, tanto che ambedue trascorsero allegramente insieme la giornata, come se si conoscessero da molti anni. Infinite le attestazioni di simpatia dei ciclisti di Fucecchio che offrirono agli ospiti una colazione al Circolo, ed un pranzo all' albergo La Corona. Alla fine della mensa il console di Castelfiorentino avvocato Guido Del-Pela pronunciò a nome dei consoci applaudite parole per le ospitali accoglienze ricevute invitando gli amici di Fucecchio a Castelfiorentino.

Rispose degnamente il console Soldaini. Affettuosissimi i saluti scambiatisi la sera alla partenza.

CASTEL MAGGIORE (Bologna). — La Società di mutuo soccorso di Castel Maggiore il 4 settembre festeggia solennemente il ventesimo anniversario della sua fondazione; ed il Circolo ciclistico (di cui è presidente il cav. Calisto Bassi) inaugurerà quel giorno, in un convegno ciclistico, il proprio vessillo, dono delle donne del paese. Verrà pure inaugurata una lapide alla memoria del principe Alfonso Hercolani, principale socio fondatore della Società di mutuo soccorso. Presidente onorario delle feste è il principe Alberto Hercolani, console del Touring. Per il convegno ciclistico sono stabiliti numerosi premî.

CASTEL SAN PIETRO (Bologna). — E' riuscito brillantemente il convegno ciclistico organizzato da questo consolato del Touring. Il paese completamente imbandierato presenta un bellissimo colpo d'occhio. Nelle prime ore del mattino l'intero comitato con in testa la banda municipale, seguita dall'intera popolazione, si reca incontro alle squadre che a breve distanza l'una dall'altra giungono numerosissime da Firenze, Bologna, Imola, Castelmaggiore, Lugo, Faenza, Forlì, Reggio Emilia, Budrio, Codigoro, Sassuolo, ecc. E' pure presente una squadra della *Virtus* di Bologna.

Finito il ricevimento i ciclisti si recano in corpo nelle sale del municipio, ricevuti dal cav. Foresti, dagli assessori e dal comitato che facevano gli onori di casa, e loro venne servito un ricchissimo *buffet*. Ha luogo poscia la visita alla esposizione del bestiame bovino e poscia allo stabilimento bagni, che produce in tutti un'ottima impressione.

A mezzogiorno in punto ha luogo un banchetto numerosissimo e cordiale. Alle frutta molti brindisi. Alla sera, festa da ballo.

COLOGNA VENETA (Verona). — Indetto dal Circolo ciclistico colognese, nei giorni 10 ed 11 settembre avrà luogo a Cologna Veneta un Congresso ciclistico internazionale, con arrivo di staffette, gara di tiro a segno, inaugurazione del nuovo gonfalone sociale, congresso delle società ciclistiche della provincia e concorso di fanfare.

FERRARA. — Il 14 agosto vennero accolti con grande entusiasmo a Ferrara i ciclisti di Trento e di Rovereto. A Ponte erano attesi dal console del Touring, da una numerosa schiera di soci dell'Unione ciclistica, dai pompieri, dalla banda. Alle 14 giunsero a Ferrara, ove le accoglienze furono indescrivibili. Delle feste dalle quali furono circondati i ciclisti trentini, tutti i giornali di Ferrara dànno ampia relazione.

GOITO (Mantova). — Il signor Antonio Trentin, capoconsole del Touring a Goito, invita, a nome della società Ciclisti di Goito, tutti i ciclisti italiani a partecipare alla riunione indetta per l'11 settembre in occasione delle feste in onore del poeta Sordello.

RAPALLO (Genova). — Al convegno del Touring che ebbe luogo alla Spezia, intervenne anche (con stendardo) una squadra di dieci ciclisti di Rapallo, tutti soci del Touring.

— Alla inaugurazione del velodromo, di proprietà dei signori Borzone, intervennero, fra altri, i consoli del Touring signor Enrico Tonolli farmacista e rag. Luigi Monteverde, e molti soci del Touring di Chiavari e di Rapallo.

SANTA MARIA CAPUA VETERE (Caserta). — I soci del Touring, guidati dal console Ettore Cipullo, effettuarono una gita a Sorrento e di là a Cava dei Tirreni.

A Sorrento si ebbero gentile accoglienza da quel console dottor Fabbricatore. Da Sorrento per Mata, superando la faticosa salita dei due golfi (la di cui sommità divide la penisola sorrentina dal mar di Salerno), si discese nella costiera amalfitana, percorrendo una strada a mezza costa in continuo dislivello, con svolte pronunciate e seguenti le insenature del mare. Delle bellezze pittoresche dei luoghi attraversati non si può formare, chi non li percorre, neanche una pallida idea. Monti che scendono a picco nel mare, mare limpido di colore argenteo, ville e paesi appiccicati contro la roccia coperta d'oliveti, ecco quanto l'occhio abbraccia.

A Cava fummo ricevuti dal forte ed appassionato ciclista e buon socio del Touring ing. Federico Giordano, il quale, con squisita cortesia, fece gli onori di casa offrendo rinfreschi.

SAVONA (Genova). — La Sezione Veloce Club della Fratellanza Ginnastica Savonese ha indetto, per il giorno 18 settembre, un convegno turistico internazionale, con numerosi premi. In onore dei partecipanti al convegno, nel salone dello stabilimento balneario Wanda si darà la sera una festa da ballo.

SENIGALLIA (Ancona). — Sui biglietti d'ingresso all'Esposizione di Senigallia ed al teatro, i soci del Touring muniti di regolare tessera godono dello sconto del 10 per cento.

SONDRIO. — Al convegno del 10 luglio a Brescia intervennero anche (col vessillo) 14 soci della Valtellina, coi consoli F. Castelli, prof. Carbonera e geometra Tarabini. Anche questa sezione (come altre) era stata omessa dall'elenco pubblicato dai giornali di Brescia.

— Il console sig. F. Cantelli (contrariamente a quanto era stato affermato in un articolo da noi riportato dalla *Sera*), ci fa osservare, che il primato del rapporto fra i soci del Touring ed i ciclisti spetta, fra le province lombarde, a Sondrio, che giunse al 45 per cento; percentuale che nel capoluogo della provincia raggiunse il 70 per cento.

Società sportive.

BOLOGNA. — Ad iniziativa dei signori Edgardo Bonesi di Bologna, rag. Giulio Minelli, console del Touring Club Italiano a Budrio, e Vittorio Puntoni di Bologna, si è costituita (colla sede centrale a Bologna) una nuova associazione ciclistica nazionale, che s'intitola Routier Italiano. Per divenir socio si deve compiere un percorso di 100 chilometri in 5 ore senza mai fermarsi. Riparleremo del nuovo sodalizio, che ha lo scopo di formare squadre di forti ciclisti italiani. Il Routier Italiano è associato al Touring.

MINERBE (Verona). — Si è qui costituito un Circolo ciclistico, che conta ormai più di sessanta soci. Ne è presidente il

signor Guido Giacomelli, console del Touring. Il Circolo intervenne, il 14 agosto, al convegno turistico di Montagnana, e vi riportò il primo premio: uno stendardo donato dalle signore di Montagnana.

NIZZA MONFERRATO (Alessandria). — Per iniziativa del console del Touring signor Carlo Antonietti, gli ex-soci della decaduta società *Forza e Vigore*, si sono radunati, ed hanno ricostituito la società chiamandola *Sporting Club Forza e Vigore*.

Il programma si occupa di qualsiasi genere di sport.

L'associazione sarà munita di tessera, distintivo, bandiera e costume per la sezione ciclistica, quando prenderà parte a convegni indetti da altre società sportive.

Il distintivo venne distribuito *gratis* ai primi 50 soci, per gentile offerta del vice presidente.

Le cariche vennero distribuite coll'approvazione generale, come segue: presidente: Antonietti Carlo, console del T. C. I.; vice presidente: Fabiani Filippo; cassiere: Baravalle Giovanni; segretario: Laura rag. Umberto; vice segretario: Cavallero Pietro; consiglieri: Porro Giovanni, Bonfante Enrico, Falabrino Nicola, Ricci Carlo, Biancelli Luigi, Genovese Giuseppe.

PIEVE DI CADORE (Belluno). — La sera del 21 u. s. venne inaugurato ufficialmente il Club ciclistico cadorino. Convennero moltissimi soci da tutto il Cadore. Fu approvato a voti unanimi che il nuovo club si faccia socio del Touring e che la sua sede ufficiale sia Pieve di Cadore, quale centro naturale della regione cadorina.

Gerolamo Zivelonghi
presidente del Club Cadorino.

Fu discusso ed approvato lo statuto sociale e venne deciso di fare frequenti gite ciclistiche sociali, aderendo specialmente ai vari convegni che fossero tenuti da altre società sportive.

Si è quindi stabilito di partecipare ai convegni ciclistici di Vittorio e di Cologna Veneta che avranno luogo nel giorno 11 settembre a. c., e possibilmente anche a quello di Arzignano che sarà tenuto il 25 settembre anno corr.

Fu scelto ed approvato il tipo per il nuovo costume uniforme per il distintivo sociale. Venne infine eletta la presidenza definitiva del club che è riuscita così composta: presidente: signor Zivelonghi Gerolamo; consiglieri: sig. Arfini Francesco e Perini Gaspare; segretario: signor Zuliani Augusto, e cassiere: signor Coletti Ricciotti.

TRINITA' (Cuneo). — Si è costituita una nuova società ciclistica, col nome di *Società ciclisti di Trinità*. Ha deciso di aggregarsi al Touring. E' presidente della società il sig. Carlo Muratori.

VOLTRI (Genova). — Si è qui costituita, sotto il nome di Nicola Mameli, una società sportiva. Ne è presidente il signor G. B. Gaggero, console del Touring.

DECENNIO DEL T. C. I.

(8 novembre 1904).

Per festeggiare utilmente il decimo anniversario dalla fondazione del Touring Club Italiano, ogni Socio ne deve fare un altro.

Dopo il Congresso fotografico di Nancy.

Organizzazione della fotografia in Francia — Una società fotografica modello — Utilità delle proiezioni fotografiche — La fotografia stereoscopica — Le jumelles — Le comunicazioni d'indole tecnica al Congresso — Le escursioni.

In Francia la fotografia ha un'organizzazione quale forse nessun altro paese può vantare. Ogni centro di qualche importanza ha una società fotografica e tutte le società fotografiche, benchè perfettamente indipendenti, costituiscono l'Unione nazionale delle società fotografiche francesi, di cui la presidenza è eletta dai delegati di tutte le società. Ogni anno l'Unione tiene un congresso in uno dei centri ove risiede una delle società consorziate, e questi congressi a cui convengono numerosi cultori della fotografia da ogni parte della Francia sono d'immenso vantaggio per l'incremento della fotografia stessa. Infatti in queste simpatiche riunioni in cui insieme si trovano scienziati illustri a cui molto deve la fotografia, industriali che tengono a mostrare di presenza i perfezionamenti da essi introdotti negli apparecchi, lastre, carte, sviluppi, ecc., fotografi di professione (e questi sono sempre scarsi) che si interessano ai progressi della loro arte, e dilettanti appassionati ai quali queste riunioni permettono, oltre ad un utilissimo scambio d'idee, l'esecuzione di più dozzine di negative nelle gite organizzate coll'intento di rendere possibile l'esecuzione di fotografie interessanti.

Così all'istruzione è congiunto il divertimento; e, contrariamente a quanto succede nei congressi d'altro genere, qui le gite sono efficace complemento, chè nell'esecuzione delle fotografie ognuno vede ciò che fanno gli altri e lo scambio di consigli, di schiarimenti riesce senza dubbio assai proficuo.

Quest'anno, e precisamente dal 18 al 20 luglio, il Congresso fu tenuto a Nancy, la splendida capitale della Lorena francese, ed io ebbi il piacere di potervi assistere.

La *Société Lorraine de Photographie* di Nancy fece gli onori di casa e organizzò tutto il programma di questo riuscitissimo congresso.

Questa Società fotografica, che ha la fortuna di avere nel suo presidente avv. V. Riston una persona dotata di estese cognizioni nel campo della fotografia, di rara attività e d'impareggiabile cortesia, potrebbe servire di modello.

Infatti essa possiede all'angolo della via Gilbert Blondlot di Nancy un piccolo fabbricato proprio, costruito apposta per lo scopo, ove nulla manca: terrazza di posa, gran sala per conferenze e proiezioni, gabinetti oscuri, apparecchi e obbiettivi d'ogni genere, ecc. La società indice di tanto in tanto riunioni in cui presenta in proiezione i lavori migliori dei soci.

E a giudicare dalle proiezioni che ci furono presentate in questo congresso dobbiamo affermare che la *Société Lorraine* conta tra i suoi soci dei dilettanti artisti di rara abilità.

Gli spettacoli serali di proiezione sono in Francia comunissimi, e riescono divertenti ed utili. Sono sopratutto i turisti che in queste serate presentano i ricordi delle loro escursioni, facendo così partecipare in qualche modo gli spettatori ai godimenti intellettuali che producono le vedute imponenti, i capolavori d'arte, le varietà dei costumi, ecc., o alle emozioni di escursioni difficili, ricche di peripezie. V'è chi sa alle proiezioni accoppiare la musica e il canto ottenendo effetti sorprendenti; altri alle proiezioni sa congiungere la satira, le barzellette e tanto dell'un genere che dell'altro ne ebbimo a Nancy di tali rappresentazioni originali e divertenti.

Io mi auguro che il Touring Club si faccia promotore a Milano e nelle sue principali sezioni, di serate di proiezioni, destinate specialmente alla rappresentazione di viaggi ed escursioni. E' un incoraggiare nello stesso tempo il turismo e la fotografia, diffondendo cognizioni utili intorno a paesaggi, costumi, monumenti, ecc., ecc., e procurando un vero divertimento, chè l'impressione che riceve l'occhio dalle proiezioni ben fatte è ben maggiore di quella che dà l'esame di piccole fotografie o stampe.

Un altro genere di fotografia che in Italia è poco coltivato è invece assai sviluppato in Francia; voglio dire la fotografia stereoscopica. Se la proiezione è il modo migliore e più d'effetto per presentare una fotografia a una accolta numerosa di persone, lo stereoscopio è prezioso pel privato che vuol procurare agli amici e conoscenti un divertimento, trovando nello stesso tempo nelle frasi ammirative che ben spesso le stereoscopie strappano agli osservatori, un grande e giustificato compiacimento per la propria opera. Data la notevole tendenza verso questi due generi di fotografia che dimandano copie di piccolo formato, si comprende come gli apparecchi preferiti in Francia siano quelli che dànno piccole fotografie ordinarie o stereoscopiche.

Così le jumelles, i verascopi, le stereo-jumelles, i spido Gaumont, le block-notes Gaumont (minuscolo e perfettissimo apparecchio della rinomata casa Gaumont di Parigi, ecc.), sono quelli che si vedono maggiormente fra le mani dei dilettanti francesi. Ed ora ritorno ai lavori del congresso.

Le comunicazioni furono molte e parecchie veramente interessanti. Qui debbo contentarmi di accennare appena alle più importanti, rimandando il lettore che volesse conoscerle integralmente al *Progresso fotografico* ove saranno pubblicate in *extenso*.

Il signor Guilleminot tenne una conferenza, illustrata da proiezioni, sull'impiego delle lastre ortocromatiche e schermi razionalmente preparati nella fotografia di paesaggi, ecc.

Il signor Wallon, una vera autorità nel campo dell'ottica fotografica, ci parlò, colla sua grande competenza, dei teleobbiettivi, dei diversi tipi escogitati per ottenere direttamente un'immagine amplificata, della loro grande utilità in molti casi, del modo di servirsene, ecc. Ci parlò ancora dell'impiego di obbiettivi semplici non acromatici nella fotografia artistica e specialmente nel ritratto, mostrandoci in proiezioni alcuni risultati meravigliosi, in cui il *flou* cromatico era messo a profitto per ottenere una morbidezza d'immagine (non una confusione) del più grande effetto.

In Francia il signor Pulligny fu il primo a far rivivere l'impiego dell'obbiettivo semplice a grande apertura e lungo fuoco per la fotografia artistica, e vi è oggi una schiera di dilettanti artisti che lo imitano. Ma dico subito che se i risultati sono oltremodo incoraggianti, le difficoltà per ottenere quei risultati che ammirammo non sono piccole, e più che mai si può dire che in fotografia l'abilità di chi opera è il più gran coefficente pel successo.

Il signor Monpillard, altro valente cultore della scienza fotografica, ci parlò dell'utilità di eliminare le radiazioni ultraviolette in alcuni generi di fotografia per ottenere risultati più veri, poichè, come è noto, i raggi ultravioletti presenti nella luce solare (ed anche in molte luci artificiali) sono invisibili all'occhio, mentre impressionano fortemente il gelatino-bromuro. Come schermo adatto per lo scopo indica una preparazione a base di solfato di chinino.

Il prof. Blondlot, lo scopritore dei raggi invisibili N, raggi che veramente sono ancora tutt'altro che ben definiti e da alcuni non ammessi, parlò dell'azione fotografica di tali raggi.

I signori Lumière fecero una comunicazione sul loro nuovo ingegnoso processo di fotografia dei colori, presentandoci anche dei saggi. In questo processo si ha una lastra ricoperta di particelle infinitesime, colorate, trasparenti dei tre colori fondamentali giallo, bleu e rosso. In questo strato policromo si stende un'emulsione pancromatica al bromuro. La lastra così ottenuta si adopera per ottenere un'immagine negativa e sopra una lastra ottenuta nell'identico modo si ottiene poi un'immagine positiva che osservata per trasparenza ci riproduce il soggetto colorato. L'effetto è prodotto dal fatto che l'argento dell'immagine copre le particelle colorate che non devono produrre impressione sull'occhio.

Il signor Mercier ci parlò di due nuovi sviluppatori preparati di cui uno per carte e lastre al cloruro d'argento sembrò interessante per la varietà grande di tinte che può fornire e che vanno sino al bleu.

Il signor Balagny parlò dello sviluppo all'amidol in soluzione acida. Qui però io mi permisi d'osservare come il metodo di Balagny sia chimicamente irrazionale e come praticamente possa dare spesso insuccessi, ciò che altri confermarono.

Il dott. Löbel ci parlò delle carte fotografiche della casa Bayer, tra cui la carta Pan per la gran varietà di ottimi toni che produce (neri, verdi, bruni, seppia e rossi) merita veramente favore. Sull'impiego di questa carta io pubblicai un articolo esteso nel *Progresso fotografico* n. 6, 1904.

Il signor Chapelain fece passare in proiezioni davanti ai nostri occhi tutto un erbario, spiegandoci la via seguita per ottenere simili splendide fotografie assai particolareggiate, che viste ingrandite in proiezioni riescono forse ancor più istruttive per chi s'interessa a tali studi, dell'esame delle piante stesse.

Il signor Hoffer parlò dell'uso di una nuova carta alla gomma messa recentemente in commercio che presenta una facilità d'impiego maggiore delle altre. Specialmente è assai facilitata l'operazione di sensibilizzazione che nelle carte alla gomma dal commercio è fastidiosa e richiede molte precauzioni.

Il dott. Reiss accennò ad una nuova preparazione sensibile che ciascuno può fare da sè colla più grande semplicità. Si mescola al momento dell'uso una soluzione di gomma arabica con altra di nitrato d'argento e si stende la miscela su carta con un pennello. Si stampa alla luce, si lava e si fissa. L'autore indica pel viraggio in toni neri di platino la formula di viraggio da me pubblicata già da parecchi anni (con l'acido ossalico) e che è oggi da molti preferita perchè fornisce bei toni neri senza macchie gialle.

Mackenstein e Bellieni, due fabbricanti d'apparecchi fotografici, presentarono qualche loro recente innovazione.

Io pure feci due comunicazioni, una sull'applicazione della fotografia alla decorazione in rilievo e l'altra sulle modificazioni che converrebbe apportare alla tricromia per ottenere migliori risultati specialmente nella riproduzione di quadri e dipinti in genere.

Alle comunicazioni seguirono, come fu detto, le escursioni.

Di queste una ebbe luogo nei Vosgi; in questa le grandi distese di boschi, i torrenti precipitantesi fra le roccie e cari alle trote, i laghetti circondati da monti, gli accampamenti di soldati francesi sparsi dappertutto in questa zona strategica al confine verso la Germania, si prestarono mirabilmente all'esecuzione di fotografie.

Alla escursione nei Vosgi ne seguì un'altra nel piccolo granducato di Lussemburgo, ove specialmente gli antichi castelli e le bizzarre o talvolta ardite architetture attirarono gli obbiettivi dei congressisti.

Nel chiudere questa breve relazione non posso che far voti che simili belle e proficue riunioni possano aver luogo anche in Italia dove agli altri vantaggi aggiungerebbero quello di far meglio conoscere, a mezzo della fotografia, le innumerevoli bellezze che può vantare il nostro paese. In mancanza di società fotografiche che possano organizzare congressi fotografici, tornerebbero certo opportune delle escursioni fotociclistiche organizzate dal Touring e suoi consoli.

Prof. RODOLFO NAMIAS.

Onorificenza. — Il prof. Rodolfo Namias, su proposta del Ministero della pubblica istruzione, è stato nominato testè, per meriti scientifici, cavaliere della corona d'Italia. Congratulazioni sincere al nostro egregio collaboratore per la ben meritata onorificenza.

Pel movimento dei forestieri

L'opera del Touring per il movimento dei forestieri.

Dalla *Rivista degli alberghi* riportiamo la relazione letta dal cav. Lorenzo Bertolini sull'opera del Touring per favorire il movimento dei forestieri in Italia:

Egregi colleghi,

Se oggi mi permetto di intrattenervi con la mia parola disadorna su un argomento di tanto simpatica importanza, vi prego scusarmi, giacchè non faccio che ubbidire alla richiesta del nostro ottimo presidente cav. Fioroni.

Per parlare convenientemente dell'opera patriottica del Touring nei suoi dieci anni di vita e coi suoi 40 000 soci, occorrerebbe una competenza ben superiore alla mia; a me basterà accennarvi brevemente quanto questa istituzione nazionale fa per aumentare il movimento dei forestieri, onde persuadervi che se il Touring sorse per favorire il ciclismo, al giorno d'oggi lo scopo suo è ben più vasto e patriottico, poichè mira a far conoscere l'Italia agli Italiani e ai forestieri.

Il primo mezzo per favorire il movimento in un paese è quello di farlo conoscere con descrizioni, con guide, con indicazioni precise sui mezzi di trasporto e di comunicazione.

La Svizzera, che è il paese classico del turismo, deve il principio di questa sua fortuna alla penna di un Jean Jacques Rousseaux, di un Gibbon, di un Saussure e di tanti altri che la descrissero.

L'Italia ebbe pure una quantità di poeti e di scrittori forestieri, come Goethe, M.me de Stäel, Montaigne, Byron, ecc., i quali, entusiasti delle sue bellezze, con sublimi poesie e con libri immortali trasfusero il loro entusiasmo ai loro connazionali, e con questo il desiderio di conoscere il bel paese ove fiorisce il cedro.

Dobbiamo pure essere grati a Baedeker, Joanne e Murray, per aver condotto da noi i loro lettori con le loro ottime guide.

Ma una parola di sincero plauso e di viva riconoscenza, come italiani e come albergatori, dobbiamo al Touring, e più specialmente al cav. Luigi Vittorio Bertarelli, per le splendide guide turistiche delle differenti parti d'Italia.

Chi legge quelle guide, o meglio chi se ne serve in viaggio, resta meravigliato di tutte le pratiche indicazioni e descrizioni che vi trova con frasi smaglianti, e sia davanti ad una bellezza naturale, o davanti ad un monumento o ad una artistica rovina, il lettore si sente trasportare all'entusiasmo posseduto dal geniale e simpatico autore.

Quando la serie di queste guide sarà terminata, ritengo dovere dell'Associazione Nazionale pel movimento dei forestieri, di farle tradurre nelle lingue estere.

Opera meritoria del Touring (oltre a queste guide e a quelle ferroviarie, pratiche e brillanti del prof. Brentari), è di aver cooperato validamente allo sviluppo dell'Associazione Nazionale pel movimento dei forestieri, promuovendo la costituzione della Sezione Lombarda e dei Laghi.

Ma i soci del Touring, condotti dalle belle guide Bertarelli a visitare l'Italia, constatando che disgraziatamente per mancanza specialmente di *comfort*, tante belle vallate, tanti bei monumenti, un'infinità di splendide rovine, non sono visitate o visitabili, decisero di interessarsi alla questione, ed il Touring, non potendo per il momento far altro, pubblicò l'opuscolo *Il Touring agli albergatori*, che venne spedito e distribuito ovunque se ne sente il bisogno.

Naturalmente l'opuscolo non è diretto agli albergatori, quali sono quelli che fanno parte della nostra Società italiana, ma si indirizza specialmente a quegli alberghi delle piccole città, delle borgate e delle vallate alpine, dai quali nessuno pretende il lusso, ma nei quali è assolutamente necessario introdurre quei miglioramenti (specialmente nei riguardi della pulizia), senza di cui i forestieri o non vengono o, se vengono, non si fermano.

La questione degli alberghi, in Italia, è ancora troppo trascurata, ed è con vero dispiacere che vediamo municipi, in città specialmente del meridionale, spendere somme ingenti nella costruzione di un secondo ed anche di un terzo teatro, là dove manca invece un albergo decente, che assai più utile sarebbe al bene morale e materiale del luogo.

Sovente ho pensato come noi, che possediamo alle nostre porte i più antichi alberghi (voglio dire gli ospizi del grande e piccolo S. Bernardo, del Sempione e del Gottardo), siamo indietro nei piccoli centri, nell'industria dell'albergare, più di quello che erano gli Svizzeri alla fine del XVII secolo, ove nelle località dove non esistevano alberghi, il municipio ne costruiva, ed ogni famiglia del villaggio era obbligata ad esercirli per un periodo di due anni.

Il nostro paese può e deve dal turismo ritrarre un prodotto doppio. Per ottenere ciò non ha che da migliorare i suoi alberghi, i suoi mezzi di comunicazione, e tutti i rami del turismo. Quando si dice *migliorare i suoi alberghi*, non s'intende parlare degli alberghi di lusso delle città, delle stazioni invernali e dei luoghi di cura, nè di quelli destinati agli operai e contadini, ma s'intende parlare degli alberghi ordinari nelle città medie e piccole, e della locanda nei borghi e nei villaggi. E' lì che molto vi è da fare, se si vuole favorire il turismo, è a quelli che il Touring rivolge la paterna sua parola, fidente dell'appoggio di tutti i buoni, e specialmente degli albergatori, che più sono in caso di apprezzarne gli scopi.

Termino quindi coll'invitarvi ad inviare il nostro plauso al benemerito Touring, per l'opera sua patriottica a favore del movimento dei forestieri in Italia, e del miglioramento degli alberghi nei piccoli centri, ed al suo degno Direttore generale, che oggi ci onora accettando la nomina a socio onorario, che per acclamazione gli abbiamo conferita.

LORENZO BERTOLINI.

La bella relazione fu vivamente applaudita dall'assemblea.

Pro "Lago d'Orta".

Il Comitato del Lago d'Orta aderente alla Sezione Lombarda e dei laghi dell'Associazione nazionale per il movimento dei forestieri si è radunato nel palazzo municipale di Orta per procedere alla sua definitiva costituzione, a termini del nuovo statuto dell'associazione e per la nomina del Consiglio direttivo.

Numeroso fu l'intervento dei soci. Presiedeva l'adunanza il sig. Ragazzoni, sindaco di Orta, il quale dopo di aver brevemente accennato agli scopi morali e materiali che si prefigge il sodalizio, si compiacque nel far constatare che il Comitato del lago d'Orta, rispondendo con entusiasmo all'invito ed all'iniziativa del Touring Club, raccolse il maggior numero di soci, essendo oggi il più numeroso dei comitati lacuali aderenti alla Sezione, augurando infine di vederlo sempre più aumentato, anche per effetto della nuova categoria di soci aderenti a L. 12 annue.

Procedutosi alla nomina del Consiglio direttivo vennero eletti per acclamazione i signori:

Avv. cav. Eugenio Canetta Rossi Palermo, *Presidente*, Ragazzoni Benedetto, sindaco di Orta, *Vice-presidente*; Geometra Romolo Cardini, *Segretario*; Avv. Isidoro Bedoni, sindaco di Boleto, dott. Riccardo Curti, Edoardo Giavani, avv. Giambattista Pagani, *Consiglieri*.

* * *

Il sig. Carlo Mazzola, segretario della Sezione Lombarda e dei laghi, informa che il giorno 11 del prossimo settembre, la Presidenza della sezione con alcuni membri del Consiglio direttivo del Touring e diversi fra i principali albergatori di Milano, farà una gita sul lago d'Orta.

In quell'occasione, il dott. cav. Ettore Candiani, vicepresidente della Sezione, terrà in Orta una conferenza per fare conoscere le finalità dell'associazione ed il vantaggio che tutto il commercio in genere potrà ritrarre da un bene organizzato movimento di forestieri, ecc.

Sul Trasimeno.

Il viaggiatore che da Firenze si reca alla vetusta ed artistica Perugia, oltrepassando l'antico confine che un tempo divideva gli Stati Pontifici dalla Toscana, vede l'orizzonte allargarsi e presentarsi al suo occhio un'ampia distesa di acque, del color di smeraldo, ed intorno ad esse, a picco, elevarsi dei paesi formati a scaglioni, a ripiani, spiccanti sul fondo intenso degli oliveti; è il *Trasimeno*, il lago caro ai poeti ed ai pittori, per la malinconia sua, e per la quiete.

Ma questa malinconia e questa quiete provenivano da un fattore insito nella natura del lago, e cioè dalla malaria.

La civiltà illuminò anche questa regione. Fu costruito un emissario il quale smaltendo le acque che impaludavano, risana le ubertose pianure e l'*anofele fabbrigena* scompare dai campi feraci. Il sangue non più avvelenato, novellamente cominciò a scorrere vivido nel popolo laghigiano. Non più fatalista, ma fidente in un vicino avvenire di redenzione, si dette alacre alla coltivazione del terreno, strappato alle periodiche sommersioni, e con i colori rosei e sani del volto, tornò l'industria, il commercio, quindi la prosperità.

Panorama di Passignano sul Trasimeno.

I paesi dalle vie anguste e ritorte, dalle case cadenti, nere, affumicate, che un tempo ospitavano una popolazione inerte ed apatica, attendente ad ora ad ora il brivido della immanente febbre, ed al sole riscaldavano le livide membra ricoperte di cenci, quegli stessi paesi, quello stesso popolo, come per incanto, cambiarono aspetto.

Le case quasi per emulazione le une presso le altre, si misero a festa, si costruirono con criteri moderni pontili di approdo, il popolo, sicuro del domani e non più sotto l'incubo dell'innondazione e delle sofferenze fisiche, si dette al lavoro proficuo.

Un congresso medico regionale umbro scientificamente sanzionò il risanamento del Trasimeno.

Una società anonima « La Trasimeno » costituita il 26 giugno, industrialmente affermò la necessità ed i nuovi bisogni cresciuti per l'industria ed il commercio sviluppatisi su questo lago.

La Trasimeno, emanazione spontanea dell'anima laghigiana, è sorta per unanime impulso di tutto il nostro popolo, che volonteroso e fidente sottoscrisse le azioni. Fu un entusiasmo, un fanatismo che addimostravano luminosamente quanto fosse sentita la necessità della navigazione, quanto a tutti stesse a cuore che, il lago, per quanto alcuni solitari, fortunatamente pochi, anzi pochissimi, lo preferiscano silenzioso e deserto ed ognora melanconico, assurgesse a vita civile moderna.

Che possa esservi qualche egoista amante di solitudine, ricercante un angolo di mondo dove portare le proprie noie, le proprie disillusioni, e magari gli stanchi lombi, lungi da ogni rumore, si comprende; ma che si pretenda poi che proprio il Trasimeno sia questo luogo pieno di oblio, di silenzio, quale morta gora, senza un alito di vitalità, a ciò si ribellano circa ventimila Laghigiani, che amano e vogliono vivere, che anelano ancor loro mettersi sulla grande via del progresso e del vivere moderno.

Matteo dall' Isola, il bardo del Trasimeno, intorno al 1520 ricordava che

> il miser laghigian molce cantando
> della pesca lo stento e la fatica,

e così lo dipinge:

> Vox fera, trux vultus, coma non, nec barba resecta
> ferro unquam; sunt ora comis horrentia longis

ma tutto cangia; come il terreno che da paludoso è tornato fertile, così il laghigiano da incolto e rozzo è divenuto civile ed educato.

Ed infatti dove un tempo la monotona cantilena *du pêcheur attardé sur la vague* sola e lieve saliva a rompere il silenzio e la triste solitudine, ora il rombo della locomotiva fischiante, invadente, con la eco sonora, i colli, le valli, si sferra dai tunnel, ed uscendo all'aperto si allarga, si diffonde nella larga distesa delle acque, si ripercuote di balza in balza, e quale fiamma vivificatrice tutto illumina, stimolando la vita e portando ad essa calore e forza. Prima pochi viaggiatori, stranieri, la più parte, che sulle guide avevano notato il Trasimeno, lo storico lago, trovarsi presso Perugia, si arrischiavano, in vettura, di fare una gita sino a Passignano, e di lì, sempre colle guide in mano, ricercavano la località Sanguineto, Ossaia, Sepoltaia, ecc., davano uno sguardo in giro e tosto ripigliavano la via di ritorno; ora omnibus, carrozze, automobili, motociclette, biciclette continuamente giungono sulle nostre rive, ed i viaggiatori così venuti, riguardano l'incantevole lago, visitano le località celebri, ristorano il corpo e rimangono in lieta e giuliva brigata sino a tarda ora.

Incauto colui che in altri tempi, nelle afose serate si fosse lasciato attirare dal dolce mormorio delle onde ed in esse avesse voluto cercare refrigerio al caldo ed igiene all'organismo, incauto! perchè tra breve ora la diva febbre, lui rabbrividente, colpiva.

Stabilimento di bagni « La Salute » a Passignano.

Ed ora? Candido, civettuolo, presso la stazione ferroviaria di Passignano, protende le sue ali di cigno, a 60 metri dalla riva, uno stabilimento di bagni che s'intitola « La Salute ».

Quanto cammino in breve ora: dalla morte alla vita. Come l'uomo, così l'ambiente: il malinconico Trasimeno diverrà il Trasimeno ridente. Suoni e canzoni, su dalle onde cullanti barche festose, si uniscono ad una pioggia d'oro, ad una festa di colori, ad un scintillio corruscante giù nella lontana Chiana, a ponente.

E' il tramonto, caro al Pradilla, al Morera ed al Rossi Scotti, il tramonto che mai cangierà sul Trasimeno, che ognora sovranamente parlerà all'artista ed al laghigiano, giacchè esso rispecchia la immutabile vicenda della vita e par che a noi dica, in un ultimo sprazzo di bagliori fulgenti:

Troppi son morti, ma dai morti è nata
Nuova una gioventù che attende e spera.

Dott. GUGLIELMO GRIFI
Passignano.

Una protesta contro le guide Baedeker.

Nel volume primo della *Guida d'Italia* del Baedeker edizione inglese, a proposito delle farmacie italiane è detto che le medicine sono care e di infima qualità e che sono perciò da preferirsi le farmacie inglesi e le tedesche.

I farmacisti di Roma, che pare siano stati i primi ad accorgersi di questa affermazione, si sono adontati, e il Consiglio direttivo del collegio chimico farmaceutico di Roma ha emesso un ordine del giorno in cui, dopo avere detto che " la gratuita asserzione della guida Baedeker non corrisponde affatto alla verità e giustizia e offende manifestamente il decoro e il buon nome delle farmacie, protesta energicamente contro l'autore e l'editore di detta guida; e mentre dà pieno mandato di fiducia al consulente legale del collegio chimico farmaceutico per promuovere quella azione giudiziaria che egli crederà del caso, delibera di denunziare il grave sconcio al Governo e all'Associazione per il movimento dei forestieri per tutti quegli altri provvedimenti che si riterranno utili a far cessare questa continua diffamazione del signor Baedeker a danno degli interessi e del decoro d'Italia e specialmente di Roma „.

Il provvedimento più pratico contro questo ed altri inconvenienti delle guide Baedeker consisterebbe nel far da parte nostra guide nostre, precise, esatte, imparziali, da opporre alle guide straniere; e sarebbe tempo che il paese nostro fosse fatto agli stranieri conoscere da noi. Invece, dobbiamo lasciare che vengano ancora gli stranieri ad indicare anche a noi le bellezze di casa nostra!

Un calunniatore.

Si racconta che una volta uno straniero (non sappiamo bene se francese, tedesco, russo od ottentotto), passò il confine italiano in un giorno di pioggia; si fermò ad una osteriaccia di montagna; si fece portar del vino; fu servito da una vecchia; e nel bicchiere trovò una mosca.

Quel signore ritornò tosto al proprio paese, e scrisse un assai interessante articolo per dimostrare che in Italia piove sempre, che in Italia le donne sono tutte vecchie, che in Italia nel vino si trovano sempre delle mosche.

Ci ricorse alla mente tale aneddoto, quando nel numero di luglio della rivista parigina *Le Monde Moderne* leggemmo l'articolo di certo François Crastre, il quale si occupa delle cose nostre; e dopo essere forse stato (se pure è mai venuto in Italia) in qualche nostra gargotta di ottava categoria, sentenzia che in Italia tutti gli alberghi sono sporchi e cari, e tutte le vie piene di mendicanti.

Conosciamo anche noi che per promuovere l'industria dei forestieri in Italia c'è ancor molto da fare; siamo gratissimi a quanti, con moderazione e cortesia, ci additano i nostri difetti, e ci aiutano a correggerli; deploriamo anche noi la piaga dell'accattonaggio, e facciamo quanto è possibile per guarirla; ma davanti a giudizi superficiali, avventati e balordi come quello di codesto signor Crastre, ci sembra inutile la discussione; e crediamo che l'ottima *Minerva* abbia fatto troppo onore a quella chiacchierata riassumendola, e l'Associazione per il movimento dei forestieri le abbia dato soverchia importanza, ricordandola in un ordine del giorno.

Chi procura nuovi soci al Touring, concorre ad una quantità di premi, dei quali pubblichiamo l'elenco a pag. 316 della presente " Rivista „. Ogni socio ne faccia un altro!

Alberghi ed albergatori

Acque, bagni, stazioni alpine.

L'intensità e la persistenza del caldo, se furono una sventura per le campagne, furono invece quest'anno una vera fortuna per gli stabilimenti balneari e per le sedi alpine.

Sia per la nostra esperienza personale, sia per le notizie pervenuteci da molte parti d'Italia, sappiamo che da per tutto gli alberghi fecero affari d'oro. In molte località si dovettero, ogni giorno, rimandare forestieri, e non di rado chi voleva procurarsi una stanza nella sede prescelta e nell' albergo prediletto, dovette scrivere in precedenza, telegrafare ed ottenere pazientemente che qualche stanza restasse libera.

Chi girò di qua e di là, e rivide luoghi visti qualche anno addietro, potè persuadersi, anche senza essere soverchiamente ottimista, di questa grande verità: Si va avanti. Certi sconci cominciano a sparire anche negli alberghi modesti; certe idee antiquate cominciano a tramontare; i servizi di messaggeria, anche dove erano trascuratissimi, vanno migliorando.

Siamo ben lungi dall'affermare che non ci sia da fare ancora moltissimo, e che lunga non sia la strada da percorrere; ma è pur giusto confessare che qualche cosa di nuovo si va facendo.

I guadagni che quasi tutti gli albergatori fecero quest' anno, li indurranno certamente ad introdurre ulteriori migliorie nei loro stabilimenti; e tali migliorie serviranno a loro volta a mantenere ed aumentare la clientela.

In qualche stabilimento o stazione alpina abbiamo anche potuto constatare, con grande piacere, che non poche famiglie le quali erano solite a passare i mesi dell'estate in qualche paese straniero, hanno finito col persuadersi che anche in Italia abbiamo splendide località nelle quali la potenza della natura e l'arte degli albergatori offrono quanto occorre in un soggiorno delizioso; e tali famiglie hanno quest'anno lasciato in patria il danaro che negli anni decorsi portavano allo straniero.

In qualche stazione alpina abbiamo osservato un fenomeno ancora più notevole: quello di famiglie straniere che vennero a passare varie settimane dell' estate sui nostri monti, nelle nostre valli, ove chiesero ed ottennero salute e vigoria dalle nostre acque.

Anche abbiamo sentito parlare, in qualche località già celebre, di capitali già sottoscritti per nuove migliorie, di grandi progetti di sicura e prossima esecuzione; nuovi alberghi secondo i sistemi più perfetti, prolungamento di linee tramviarie, funicolari che porteranno ad alti e celebri punti di vista, ed altre belle cose ancora.

Non vogliamo far nomi, non vogliamo citare esempî; ma abbiamo voluto constatare dei fatti che non possono non riuscire di conforto a quanti sono persuasi che l'industria del forestiero deve essere per l' Italia una onesta e sicura fonte di guadagno, e che devono incoraggiare a procedere con fiducia nel miglioramento dei nostri alberghi e luoghi di cura.

Palace Hôtel des Dolomites.

Il 10 luglio u. s. venne inaugurata questa grandiosa stazione alpina, che sorge nel Cadore, nella valle del Boite, fra i paesi di Borca e San Vito, a circa 1000 metri sul mare. Venne eretta dalla *Società Anonima per gli Alberghi del Cadore* (che ha sede a Milano, e vagheggia nella mente altri progetti), e ne è direttore il cav. Paolo Marini, proprietario del Savoy Hôtel a San Remo.

Questo albergo (del quale abbiamo già altre volte parlato) venne costruito espressamente, tutto in pietra viva, e coll'applicazione di quanto di più moderno e perfetto

si è saputo trovare per corrispondere a qualsiasi esigenza. Sorge alla sinistra del Boite, di fronte alla valle Orsolina, presso un gran bosco (proprietà della società costruttrice)

Il Palace Hôtel des Dolomites e l'Antelao.

trasformato in parco. Ha 150 camere (200 letti) con salotti, appartamenti di lusso, gabinetti da bagno e toeletta speciali. Si entra in esso per uno spazioso vestibolo di forma triangolare, che conduce (nel pianterreno rialzato) ad un altro vestibolo, comunicante con sale di lettura, conversazione, pianoforte, bigliardo. Il salone da pranzo (con finestroni liberi su tre lati) può contenere (a tavolini, per quattro persone) 200 commensali; e quella del *restaurant* è in una grande veranda, con estesa vista sul parco e sull'ampia vallea. I saloni predetti, tutti decorati con semplicità e gusto moderno, sono tra loro riuniti mediante una grande terrazza, sito prediletto per la colazione all'aria aperta. L'albergo è illuminato a luce elettrica, e riscaldato a vapore in tutte le stanze; ed ha ascensore, speciale sorgente d'acqua potabile, *lawn tennis*, posta e telegrafo, camera oscura per fotografie, servizio di carrozze ed automobili per le stazioni ferroviarie di Toblach e Belluno, guide per gite, escursioni, salite piane. I varî piani (oltrecchè dell'ascensore) sono uniti da ampio scalone di marmo.

Il Palace Hôtel des Dolomites e la Forcella Grande.

Nelle stanze, (dalle quali, come da tutto il resto dell'albergo, furono assolutamente bandite, per lodevole misura igienica, le tende e le tappezzerie) la massima proprietà e modernità sono unite alla semplicità. Al primo piano tutto il mobiglio è di castagno; al secondo di ciliegio; al terzo di larice rosso americano; al quarto di noce. I mobili sono di una fabbrica di Lissone; i tappeti, di Smirne. A nord est dell'albergo sorge una delle più grandiose e fantastiche catene dolomiche delle nostre Alpi, quella che dall'Antelao (m. 3255), per la Forcella Piccola, il Bel Prà e

Il Palace Hôtel des Dolomites e la Rocchetta.

la Forcella Grande va alla Cima Marcora, dominante il confine italo-austriaco; verso nord-ovest, a distanza, l'orizzonte è limitato dai picchi dirupati del Beccolungo, Sasso di Mezzodì, Rocchetta; mentre ad ovest s'alza il Palmo, che sorge su gigantescamente dal bosco cupo, che si stacca dalla verde china prativa, la quale scende lene sino al Boite. Bello è anche il panorama verso sud, cioè verso Borca.

E' senza dubbio un conforto il trovare, di qua dal confine, nel pittoresco Cadore, un albergo eretto con capitale italiano, ed assolutamente superiore, sotto tutti gli aspetti, a qualsiasi albergo di là dal confine; e la *Società per gli alberghi del Cadore* merita tutta la fortuna che è dovuta al coraggio intelligente.

Per farsi socio del T. C. I. bisogna mandare la propria adesione alla Sede Centrale di Milano, via Monte Napoleone, 14, accompagnata dall'importo dell'Associazione Vitalizia in L. 100 se in Italia, L. 125 se all'estero una volta tanto; oppure dell'Associazione annua in L. 6 se in Italia e L. 8 se all'Estero, oltre, per la prima volta, la tassa di buon ingresso L. 2.

LE STRADE

Per combattere la polvere delle strade.

La lotta contro la polvere delle strade è diventata da qualche tempo come una parola d'ordine in varî Stati d'Europa e segnatamente in Francia e nella Svizzera.

Iniziatasi con articoli nelle riviste igieniche, che hanno messo in evidenza tutti i pericoli di questo temibile veicolo di germi di svariate malattie, ripresa dai periodici tecnici che descrivono tutti i mezzi finora escogitati per combattere questo flagello, la lotta contro la polvere è diventata ora l'argomento favorito dei giornali quotidiani dei paesi ove si combatte, e non v'è giorno si può dire che in uno od in altro giornale, specialmente di francesi e svizzeri, non si trovi qualche notizia o sui pericoli della polvere, o sui mezzi che si sono escogitati per combatterla.

Primo fra questi è l'istituzione nei due paesi di una *Ligue contre la poussière*, appoggiata moralmente e finanziariamente in Francia dall'Automobile Club ed in Svizzera dallo stesso Touring che si è testè costituito in comitato provvisorio per questo scopo.

Certamente non si tratta di un male nuovo, ma esso si è acuito coll'aumentare della velocità nelle strade dei nuovi mezzi di locomozione, ed anche senza volere troppo esagerarne gli effetti, si deve riconoscere che specialmente l'automobilismo ed il ciclismo rendono in certi casi la polvere insopportabile, tanto per chi si trova sul veicolo, quanto ed assai più per i disgraziati che si trovano sulle strade. Io mi stupisco che i nostri buoni genovesi, con quell'arguzia proverbiale che caratterizza le loro invettive non abbiano ancora aggiunto alla loro classica collezione, l'imprecazione tutta moderna: « che tu possa trovarti su una strada polverosa mentre passa un automobile ».

Ed infatti dopo un tale passaggio la polvere s'eleva in densi nembi a notevole altezza e vi si mantiene per parecchi minuti oscurando la vista e rendendo l'aria addirittura irrespirabile.

E' un argomento troppo importante ed interessa così da vicino turisti ed anche non turisti, che riteniamo opportuno un rapido esame della questione.

Nelle strade urbane l'inconveniente è alquanto meno sentito, perchè anzitutto la pavimentazione è meno suscettibile di produrre polvere, il servizio di nettezza è più accurato, l'inaffiamento è più facile e meno costoso ed i veicoli corrono con minore velocità.

E' invece nelle strade a semplice *macadam* sia interne che esterne che l'inconveniente diventa più grave, perchè la pratica di spazzare tali strade è meno osservata, l'inaffiamento più costoso e difficile, ed anche quando si pratica è di effetto troppo poco durevole specialmente nel periodo estivo.

Bisognava quindi ricorrere a qualche altro mezzo, e fu nel 1898 che O. W. Loudgen pensò di iniziare in California delle esperienze di inaffiamento col petrolio che continuò per parecchi anni riferendone poi ampiamente nel 1901 alla *Società delle buone strade della California del Sud*. La sede delle esperienze era delle più indicate; si trattava delle strade che si diramano da Los Angelos, regione del Pacifico, ove la stagione asciutta si prolunga per otto mesi dell'anno, e la polvere era diventata un tale flagello che si erano spesi parecchi milioni per impiantare pozzi, officine di elevazioni d'acqua e condutture per provvedere all'inaffiamento, il tutto però con scarso risultato. Iniziate le esperienze nel 1898, subito si riconobbe la grande superiorità del petrolio (che colà è merce di vile prezzo) sull'acqua, in quanto il suo effetto è assai più durevole e penetrando nelle massicciate, anzichè creare il fango come l'acqua, ne diventa parte integrante consolidandole. Continuate ed estese le esperienze, l'ideatore tracciò un completo programma per petroliare le strade, dimostrandone la grandissima utilità e la relativa poca spesa (L. 470 per chilometro), spesa che sarebbe poi andata diminuendo di anno in anno e sarebbe stata in grande parte compensata da un minor consumo di materiale.

La rivista *Le Strade*, che nell'aprile del 1901 dava un ampio resoconto di quel nuovo sistema di trattamento stradale, rammaricava l'interesse tutto teorico che dovevano avere per noi quelle esperienze, dato l'enorme prezzo del petrolio nel nostro paese. (Quando l'on. Luzzati attuerà le sue idee sul ribasso del petrolio!).

Divulgata l'idea, fu tosto iniziata la ricerca di qualche surrogato del petrolio, che pur avendone le doti non costasse così caro; ed ecco infatti a poca distanza di tempo dall'accennata pubblicazione, e cioè nel settembre 1901, che il sig. G. Rimini, ingegnere provinciale a Lugo (Ravenna) lancia nello stesso periodico *Le Strade* la sua idea di surrogare il petrolio col catrame liquido del gaz di poco costo, annunciando in pari tempo la buona riuscita delle sue prime esperienze e con una spesa che non doveva raggiungere le L. 300 al chm.

Insistiamo in questa cronistoria perchè è giusto che sia rivendicato a questo modesto nostro ingegnere la prima idea dell'inaffiamento col catrame; si disse poi che già nel 1880 l'ing. Cristophe in Francia aveva suggerito tale mezzo; è certo però che la cosa allora ebbe poco seguito, mentre invece l'idea dell'ing. Rimini fece tosto il giro del mondo, e dalla umile rivista *Le Strade* passò in tutte le grandi riviste europee ed americane.

Le esperienze si moltiplicarono ovunque in Italia e specialmente fuori con varietà di risultati a seconda dei climi ed anche del modo come furono fatte; naturalmente sperimentando si migliorò il sistema, diluendo il catrame con petrolio greggio e servendosi di buoni apparecchi adatti. Delle ultime relazioni sull'argomento, abbiamo in Italia quella dell'ing. Remondini, pubblicata nell'aprile 1904 (Rivista *Le Strade*), che lo portano alla conclusione di constatare i vantaggi indiscutibili da lui ottenuti in prossimità di Ravenna per soppressione di polvere e di esprimere fiducia in un risparmio avvenire nelle spese di manutenzione; in Francia una diffusa relazione dell'ing. Feugère *(Nouvelles annales de la construction)*, in cui con cura minuziosa sono descritte tutte le numerose applicazioni fatte in varî dipartimenti della Francia, i processi seguìti ed i risultati ottenuti generalmente assai favorevoli specialmente per quanto riguarda la scomparsa o quasi della polvere.

L'efficacia tecnica del sistema fu generalmente riconosciuta; rimaneva e rimane tutt'ora la questione finanziaria, perchè anche nella migliore ipotesi, bisogna ancora accertare se la spesa, che non è indifferente, sarà, ed in quale misura, compensata con un risparmio avvenire nelle spese generali di manutenzione.

Ma la questione della spesa in certi casi passa in seconda linea. Nell'interno delle città, nelle strade di molto battute da forestieri, nelle stazioni climatiche, il vantaggio di sopprimere la polvere è tale che si può anche passare sopra alla questione finanziaria. Ed infatti un altro italiano il dott. Guglielminetti di Montecarlo si faceva con una serie di articoli divulgatore del sistema e promoveva importanti esperienze nel Principato di Monaco, esperienze che favorite da quel clima eccezionalmente mite (uno dei nemici più accaniti dei buoni risultati del catrame è il gelo) riuscirono splendidamente.

Intanto le esperienze di Francia, Svizzera ed Italia confortando nella bontà del sistema, lo stesso dott. Guglielminetti costituiva in Nizza un comitato contro la polvere delle strade del littorale, di cui furono chiamati a far parte il dott. Lucas Championnière e l'ing. Forestier, ispettore generale di ponti e strade. Questa lega ha per iscopo di incoraggiare ed agitare tutte le iniziative tendenti a facilitare l'applicazione di processi tendenti a sopprimere la polvere sulle strade.

Molto abilmente la lega fece capo per procurarsi i mezzi ai ricchi detentori di automobili (che sono i grandi col-

pevoli della polvere), e questi si prestarono di assai buon grado tantochè in poche settimane si raccolsero, coll'aiuto anche di Mr. Laroze, presidente dell'Automobile Club di Nizza, nei soli paesi fra Mentone e Nizza 20000 lire per poter continuare gli studî.

Ma le ricerche di sostanze atte a combattere efficacemente e con poca spesa la polvere non si arrestarono al catrame ed alle miscele di catrame; un nuovo prodotto venne lanciato, a base ancora di catrame, ma assai più liquido, e cioè catrame d'olio minerale che si rende solubile nell'acqua per saponificazione con dei prodotti ammoniacali. Ad esso fu dato il nome di *westrumite*, ed in breve volger di tempo si moltiplicarono le esperienze col nuovo prodotto, i cui risultati fecero il giro di giornali tecnici e politici. Adoperato in occasione del gran premio Gordon-Bennet per iniziativa degli Automobili Club di Francia e Germania per eliminare la polvere prodotta da velocità di oltre 100 chm. per ora, i risultati furono ottimi; naturalmente in tale circostanza non si badava a spesa pur di ottenere l'intento. I patrocinatori del nuovo sistema ne mettono in evidenza i vantaggi che sarebbero la grande facilità di impiego in causa della fluidità del prodotto ed il non grande costo che sarebbe di L. 300 per chm. e per una larghezza di 6 metri. La strada trattata con westrumite prende una tinta giallastra e presenta una superficie unita e non sdrucciolevole.

Il 28 maggio scorso a Parigi si riuniva il consiglio di amministrazione della lega contro la polvere, presenti il dott. Championnière presidente, E. Chaix vice-presidente, ing. Forestier segretario generale, dott. Guglielminetti sottosegretario aggiunto, Leresche tesoriere, Lethier e Gariel ispettori di ponti e strade, Dreyfus ingegnere di ponti e strade, Audonin ingegnere capo della Compagnia del gaz, ed altri. Riferì il nostro connazionale dott. Guglielminetti che in una succinta ma interessante relazione, premessi i gravi inconvenienti dal lato igienico della polvere, espose i tentativi fatti coi varî mezzi per combatterla, e cioè coll'uso di petrolio, catrame e suoi derivati ed infine coll'uso della westrumite.

Pur rimanendo fautore dell'uso del catrame per le strade in piano, egli osserva come con tale sistema si ebbe qualche insuccesso di cui non si può ancora spiegare la ragione, mentre finora l'uso della *westrumite* non diede luogo ad alcun inconveniente. Insiste perchè si continuino le esperienze, invitando il Congresso a far premure presso le autorità perchè lo favoriscano.

Ho così esposto concisamente e nel modo il più obbiettivo le varie fasi di questo nuovo movimento, nè mi sentirei per ora in grado di prendere delle conclusioni definitive. Allo stato attuale delle esperienze ed applicazioni, sarebbe prematuro il pronunciarsi per uno piuttosto che per un altro sistema, tanto più che troppi elementi concorrono per basare un giudizio, e che questo può essere diverso a seconda dei casi speciali. In questo prudente e saggio ordine di idee si è messo il Touring Club Svizzero, che costituitosi come comitato provvisorio della lega contro la polvere, ha provocato le adesioni di quanti si interessano della questione; queste adesioni non impegnano in nessun modo chi la offre; essa è fatta secondo un modulo fornito dal Touring dalle persone desiderose di contribuire personalmente con una propaganda attiva ad un'opera di utilità pubblica.

Ed in questo senso esse sono già numerosissime, cosicchè appena i lavori preparatorî lo permetteranno l'assemblea costitutiva della lega svizzera contro la polvere sarà convocata nel centro che avrà dato il maggior numero di adesioni. Si può fin d'ora prevedere che i principali mezzi d'azione della lega saranno:

1° L'autorità che conferirà alla lega il grande numero di adesioni, le permetterà di agire presso i pubblici poteri per ottenere, ovunque il bisogno si farà sentire, un mezzo di manutenzione e di inaffiamento delle pubbliche strade conforme alle esigenze della locomozione moderna;

2° Sottoscrizioni, doni volontari e forse un contributo minimo alla portata delle borse le più modeste, il cui prodotto sarà destinato ad una propaganda energica, a studi ed esperimenti coi varî sistemi per eliminare la polvere.

Questo appello fu specialmente indirizzato alle autorità cantonali e municipali di tutta la Svizzera, ai medici, igienisti, proprietari fronteggianti le strade frequentate da automobili, agli automobilisti, ciclisti, albergatori ed a tutte le persone che traggono risorse dalle industrie inerenti al turismo.

Veramente pratico e lodevole pare a me sia questo indirizzo dato dal Touring svizzero alla questione; ed a chi sorgesse ora a domandare se e che cosa intende fare il nostro Touring, la risposta è facile e pronta: Colla recente iniziativa presa dal Tonring di creare una Commissione per il miglioramento della viabilità, e del cui scopo e del lavoro già fatto i nostri lettori sono al corrente, il Touring ha implicitamente provveduto anche all'argomento di cui mi sono occupato in questo articolo. Il combattere la polvere è la prima e più importante pratica di una buona manutenzione stradale, e niun dubbio quindi vi può esser che la Commissione che si propone di studiare e promuovere l'esperimento e l'adozione di tutto quanto di più moderno si pratica in materia di manutenzione stradale, non mancherà di prendere in esame con speciale cura l'argomento di cui mi sono intrattenuto, che è di un interesse così diretto per il nostro sodalizio, e di cui si stanno occupando già i confratelli delle altre nazioni, e niun dubbio vi può essere che la Commissione formulerà delle conclusioni e delle proposte concrete circa l'azione del Touring anche in questa utilissima questione.

Torino, luglio 1904.

Ing. M. Tedeschi.

CARTELLI INDICATORI

Dalla lista delle offerte pubblicate nel presente numero della *Rivista*, si vede che i cartelli offerti ascendono al numero di 983 per un valore di L. 13 225.

Con ben 50 delle 69 provincie del regno s'iniziarono pratiche; e sino ad ora offersero il loro concorso pecuniario per i cartelli, le provincie di Alessandria, Brescia, Como, Padova, Parma, Piacenza, Pisa, Roma, Rovigo, Siena, Torino, Treviso, Venezia, Verona.

Quasi tutte le provincie alle quali sino ad ora il Touring s'è rivolto assunsero la gratuita messa in opera di tutti i cartelli indicatori che si andranno man mano collocando nel loro rispettivo territorio, e ben quindici uffici tecnici provinciali inviarono già l'elenco delle località nelle quali le segnalazioni sono ritenute necessarie.

Per accennare a qualche esempio, ricorderemo che la provincia di Siena, col concorso dei comuni interessati, votò la somma necessaria all'impianto di ben 74 cartelli del Touring; e tutti furono già collocati, grazie all'ammirabile attività e cortese interessamento dell'ingegnere capo sig. Alfredo Meucci e del bravo personale da lui dipendente.

Anche l'ingegner capo dell'ufficio tecnico di Torino, signor Corazza, prestò il suo largo e valido appoggio. Una buona parte dei 150 cartelli di cui il signor Corazza (grazie anche al lavoro mirabile del capoconsole cav. Alfredo Rostain), dava l'elenco, è già collocata.

Lavori veramente precisi, accurati, utilissimi, pervennero pure dagli uffici tecnici di Venezia e di Pisa; e ad essi accenneremo più particolareggiatamente altra volta, come parleremo pure degli elenchi pervenutici da Brescia, Potenza, Roma, ecc.

Per cura del Municipio di Como (e grazie all'interessamento di quel console ing. Ponci) furono collocati, intorno a quella città, oltre venti cartelli; e poichè siamo a parlare di comuni, ricordiamo che offersero il loro concorso pecuniario anche quelli di Aosta, Brescia, Luino, Luserna San Giovanni, Minerbio, Padova, Pieve di Cadore, Rapallo, Roma, Rubiera, S. Remo, ecc.

Un cartello nel comune di Luserna S. Giovanni.

Anche i R. R. Corpi del Genio Civile (citiamo specialmente, quello di Sondrio) prestarono gentilmente, ogni qualvolta fu richiesta, la loro valida cooperazione; e non c'è in questo campo che da deplorare qualche incomprensibile eccezione, come quella del R. corpo del Genio Civile di Torino, che chiese L. 40 per la collocazione di 4 cartelli... che fra tutti costano L. 40! Una lode speciale meritano poi i capi-cantonieri delle varie provincie, intelligenti ed amorosi esecutori delle disposizioni loro comunicate dagli ingegneri; e ciò specialmente per quanto riguarda Brescia, Como, Siena, Sondrio, Torino, ecc.

Sono in lavoro (e saranno collocati in provincia di Roma) i cartelli fatti colle L. 1000 offerte dal Re

Uno dei cartelli offerti dal Re.

Insomma (nel mentre riserbiamo altre notizie per i futuri numeri) possiamo assicurare che questa impresa dei cartelli (senza dubbio una delle più importanti ed utili alle quali il Touring siasi accinto) prosegue assai bene, secondo un programma che si va senza posa svolgendo.

Gli appoggi trovati dal Touring sono molti, e vanno ogni giorno aumentando; ma chiediamo ancora una volta l'appoggio delle autorità tutte senza eccezione, delle perone influenti ed oneste, del pubblico intero, perchè tutti contribuiscano a difendere e salvaguardare i cartelli dai pochi vandali, indegni di appartenere ad un popolo civile; e tutti devono comprendere che tale difesa è opera di utilità e dignità nazionale.

Cartelli offerti.

Deputazione Provinciale di Pisa	Cartelli N.	5	L.	75
„ „ di Torino	„	20	„	300
Municipio di Torino	„	10	„	100
„ di Salò	„	1	„	20
„ di Vercelli	„	5	„	100
Visacchi Fortunato di Roma	„	5	„	100
Vittorio Celli di Rubicra	„	2	„	20
Avv. Zugni Tauro	„	1	„	10
Passadorc Luigi di Genova	„	1	„	20
Dott. Ettore Cantù di Corteolona	„	1	„	10
Ermete Roncari di Vittorio	„	1	„	15
Piervincenzo Ricotti di Tocco Casauria	„	1	„	20
Offerte precedenti	„	931	„	12 435
Totale	Cartelli N.	983	L.	13 225

Una ferrovia economica in Valle Camonica. — A Bergamo si è inaugurato il 27 luglio, il primo tronco di questa importante ferrovia secondaria. L'intera linea, di uno sviluppo di circa quaranta chilometri, provvede ad un bisogno assai sentito in quella regione tanto commerciale, quello cioè di unire la Valle Camonica con Bergamo e Milano. Questa valle era finora unita al cuore della Lombardia dalla sola strada del Tonale, assai stretta e molto difficile in alcuni punti, tanto da obbligare il Touring a porvi dei cartelli per indicare il pericolo di questi tratti.

La nuova linea quindi, oltre a provvedere ad un impellente bisogno commerciale, facilitando di assai le comunicazioni col Tonale, verrà in seguito a prendere anche una rilevante importanza militare, importanza che diviene tanto maggiore in quanto si deve constatare l'insuffícenza della strada nazionale.

Ferrovia della valle Olona. — Il 17 luglio s'è inaugurato la ferrovia che attraversa la valle dell'Olona. Il nuovo tronco si distacca a Castellanza dalla linea della Nord-Milano e fa capo a Cairate-Lonate Ceppino, toccando Marnate-Olgiate, Prospiano, Gorla Minore, Solbiate, Gorla Maggiore, Fagnano; ed è esercìto dalla Nord. La costruzione fu compiuta dalla Società per la ferrovia Novara-Scregno. Sono solo undici chilometri di binario; ma ben ventisci stabilimenti industriali distribuiti lungo questo percorso trarranno dalla ferrovia notevoli vantaggi. La valle Olona non potrebbe essere infatti più ricca di industrie: filande, tintorie, fabbriche di carta, di pettini. Questa ferrovia è destinata perciò ad avere importanza commerciale, e rappresenta un primo passo verso un progetto più ampio e completo, il collegamento cioè con Mendrisio con un raccordo Malnate-Varese. Per tale progetto, alla cui attuazione concorrerebbe la Gothard-Bahn, sono in corso pratiche e studî.

Si può viaggiare in seconda col biglietto di terza? — Scrivono da Torino ai *Tribunale* di Milano:

Nel dicembre ultimo scorso tre negozianti della nostra città recatisi alla stazione della ferrovia Ciriè-Lanzo presero tre biglietti di terza classe e quindi si misero alla ricerca dei posti.

Ma dopo un'accurata visita fatta a tutti gli scompartimenti, i tre si recarono dinanzi al capo-stazione protestando perchè non c'erano posti disponibili, chiedendo il permesso di salire in seconda classe.

Ma proprio in quella il segnale di partenza venne dato, ed i tre dovettero affrettarsi a salire su di una carrozza di terza classe, dove rimasero per qualche tempo sulla piattaforma esposti alla brezza invernale.

Giunti però alla Madonna di Campagna scesero e andarono a sedersi in uno scompartimento di seconda. Ma furono subito avvicinati da un fattorino e dichiarati contravventori alla legge di polizia ferroviaria, avendo essi rifiutato di pagare la differenza di prezzo fra le due classi.

Ieri il Pretore urbano, constatata la verità delle asserzioni dei tre viaggiatori, e cioè che nel treno con cui erano partiti non vi erano posti disponibili di terza classe, li mandò completamente assolti.

Preghiamo tutti i soci a volerci dare gli indirizzi di amici cui si possono utilmente mandare numeri di saggio delle nostre pubblicazioni.

La Società alpinisti tridentini svolse, come già s'è annunciato, il 7 agosto e nei giorni seguenti il suo XXXII convegno ed ebbe, in tutta la valle dell'Avisio, le più liete accoglienze. All'adunanza a Cavalese (presenti circa 200 alpinisti) erano rappresentate le sezioni di Brescia e Schio del C. A. I., e gli Escursionisti veneziani. Il presidente, dott. Carlo Candelpergher, riferì sui progressi della Società; e riferì colla sua solita calda, simpatica, coraggiosa franchezza.

Il dott. Candelpercher (che anche nel suo brindisi al banchetto si ricordò con molta cortesia del nostro Touring) disse fra altro che la S. A. T. è " molto obbligata al Touring Club Italiano per i sensi di fratellanza che lo animano „; e noi siamo ben lieti che la povera e doverosa opera nostra riesca gradita ai fratelli trentini.

Prima salita traversata della Pala di S. Martino compiuta da due alpinisti italiani. — I signori avv. nob. Spartano Zugni Tauro e Gino Doriguzzi di Feltre, entrambi soci degli Alpinisti tridentini e del T. C. I., accompagnati dalle guide Bortolo Zagones, Michele Bettega e Domenico Scalet (portatore), compirono la prima traversata della parete nord-ovest della Pala di S. Martino (gruppo delle Dolomiti di Primiero) fatta così dai primi alpinisti italiani. Da ben due anni non si era più tentata tale difficilissima ascensione, dato il pessimo stato della roccia, friabile e poco sicura.

Partiti alle 4 da S. Martino, alle 7 attaccavamo la scalata giungendo alla cima alle ore 11 per una serie di canaloni, ponti e traversate veramente impressionanti. In 3 ore e mezza arrivavamo di nuovo all'albergo, scendendo per la via ordinaria.

Fatto degno di nota, i medesimi alpinisti il giorno antecedente (28 luglio) avevano felicemente attraversata (per la prima volta nel 1904) la Punta della Madonna scendendo pel Winkler Camin, continuando subito dopo l'ascensione, salendo al vicinissimo Sass Maor per la via ordinaria e scendendone per la parete Normann Neruda.

A Gargnano, sul Lago di Garda, è sorta una Società sportiva, che si è aggregata alla Federazione Prealpina di Milano.

Gli automobili e le loro applicazioni pratiche.

Il giornale *Italia Militare e Marina* riassume in un articolo, sulle applicazioni pratiche dell'automobile, molte interessanti notizie, che crediamo utile riportare (con molte aggiunte), sebbene varie di quelle notizie sieno state da noi sparsamente già date.

Col continuo e notevole perfezionamento a cui vanno soggetti gli automobili — scrive quel giornale — e colla loro lenta ma continua diminuzione di prezzo — aggiungiamo noi — crescono altresì le loro applicazioni pratiche; ed i casi in cui essi sono adibiti al disimpegno di pubblici servizi aumentano di anno in anno.

Già da qualche tempo un servizio di automobili funziona a Spira (Germania): nel 1900 cinque di tali vetture trasportavano 100 000 viaggiatori. Il percorso medio giornaliero di ciascuna vettura è chm. 60; ognuna di esse pesa 7000 chg. e può contenere 20 persone sedute e 8 sulla piattaforma posteriore; è provvista di un motore della forza di 10 cavalli, ma quelle che saranno costruite in seguito porteranno un motore di 15 cavalli. Nell'estate vengono usate delle vetture rimorchio di 15 quintali e a 20 posti interni.

Da circa un anno funziona a Rouen con risultati soddisfacenti un servizio di 30 omnibus-automobili a vapore, sistema De Dion e Bouton; due di essi sono a 35 cavalli ed uno a 25. Il percorso è di 40 o 50 chm. e la velocità di 12 chm. all'ora. Il consumo è calcolato come segue: 4 o 5 chg. di coke per chilometro; 1 chg. di grasso; 1 chg. di olio pel motore e chg. 1,250 di olio lubrificatore per 100 chilometri.

Il servizio postale con automobili in Francia sarà presto attivato sulle seguenti linee: Calais-Colembest, Albert-Arras, Saint Omer-Montcaviel, Perpignan-Fourques, Anch-Condom, Oloron-Urdos, Peyrchorade Cambo, Saint Jean de Luz-Sare, Laruns-Eaux-Chaudes, Pau-Saint Sever, Saint Palais-Saint Jean Pied de Port, Couze-Montpazier, Eymet-Bergerac, Thiviers-Brautôme, Périgueux-Villamblard, Périgueux-Cubjac, Ambert-Montbrison, Coudes-Besse en Chaudresse, Issoire-Besse en Chaudresse, Issoire-Arlauc.

Un servizio pubblico di automobili è effettuato in Tunisia dalla *Société anonyme des messageries françaises automobiles;* comprende 5 vetture Panhard di 16 HP, che possono trasportare un carico di 1500 chg. (16 persone con bagaglio) ad una velocità media di 22 chm. all'ora. A guisa di esperimento è pure stato aperto un servizio simile di vetture Dietrich a 12 posti tra Lunéville e Blamont. Ciascuna di esse consuma 5 litri di benzina all'ora con una velocità di 20 chm., e un litro d'olio per 90 chm.

In Austria si fanno esperienze di trasporti con veicoli automobili sul percorso Trieste-Buja, sulle strade della bassa Austria e in Boemia.

Il consiglio generale della Nuova Caledonia decise di sovvenzionare un pubblico servizio di messaggerie, che dovrebbe essere disimpegnato da automobili, sul percorso di 172 chilometri fra Noumea e Bourail. Al servizio dovrebbero essere adibiti tre omnibus a petrolio di 24 HP.

Fra Lipsia e Merseburgo tempo fa è stato introdotto un servizio pubblico di automobili che fu disimpegnato fin qui da due vetture automobili: dato il buonissimo risultato fornito dagli esperimenti, la società imprenditrice ha già provveduto per l'acquisto di una terza vettura divenuta indispensabile data l'utilità e la praticità del servizio.

Il principe Khilkoff, ministro delle strade e comunicazioni in Russia, in un giro di ispezione da lui fatto in automobile lungo la costa circassa fra Novorossesk e Sukhum-Kalch è venuto nella determinazione di proporre l'impianto di un pubblico servizio a mezzo di automobili per il trasporto dei viaggiatori e delle merci. Si è per questo costituita in Pietroburgo una società col capitale di 3 milioni di rubli per mettere in esecuzione il progetto del ministro russo. La lunghezza di tutto il percorso è di 450 chilometri.

In Italia abbiamo un servizio di automobili a vapore de Dion Bouton fra Spoleto e Norcia (chm. 50), sopra un percorso assai difficile che raggiunge l'altezza di 732 metri sul livello del mare, per ridiscendere subito dopo a 333 e risalire ancora a 604 con pendenza del 7 ½ per cento. Le vetture hanno 22 posti, di cui 18 seduti; il generatore del vapore è del tipo multitubolare, con una superfice di riscaldamento mc. 4,50; la pressione è di 18 chg.; il motore ha la forza di 35 cavalli. Il movimento è trasmesso alle ruote posteriori da un albero articolato Cardan. La velocità ordinaria è di chm. 12,5 all'ora; il prezzo di ciascuna vettura è di L. 27 500; le caldaie di riserva, pezzi di ricambio, ecc., costano L. 10 500. Il consumo del carbone è di chg. 4 per chilometro.

Un altro servizio di automobili dello stesso tipo era stato introdotto fra Rivanazzano e Varzi, ma fu sospeso non avendo dato soddisfacenti risultati finanziari.

Un servizio di automobili del tipo Daimler fu inaugurato lo scorso anno tra Genova e Torriglia (chm. 35) in salita, ma in seguito ad alcuni inconvenienti fu sospeso.

Anche tra Cortina di Ampezzo e Toblach (Tirolo) funzionarono per qualche tempo tre automobili Daimler sopra un percorso di 31 chm., ma i cattivi risultati finanziari portarono alla sua cessazione e allo scioglimento della società.

Del servizio automobilistico organizzato nella Valtellina abbiamo già date ampie notizie.

Un servizio privato d'automobili ha iniziato, o sta per iniziare, la Société anonyme des Hôtels du Cadore dal suo Palace Hôtel des Dolomites rispettivamente colle stazioni di Toblach e di Belluno.

Aggiungiamo (come diciamo più sotto) che in questi giorni venne inaugurato il primo servizio di automobili delle Alpi tra Pont Saint Martin e Gressoney, il poetico villaggio alpino posto alle falde del Monte Rosa e soggiorno favorito della regina Margherita nella stagione estiva.

Altre linee automobilistiche alpine sono allo studio. L'ing. Sambolino ne ha progettate parecchie.

La Société des tramways americains ha adottato a Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord) il tipo Le Blant di automobili a vapore tra Saint-Quay. Il consumo minimo di combustibile è stato di 512 grammi per ogni tonnellata di peso sopra il percorso di un chilometro con due vetture di rimorchio, e di 615 grammi con una sola; il consumo massimo è stato di 1900 chilogrammi.

Tale applicazione delle vetture automobili al disimpegno dei pubblici servizi aumenterà senza dubbio col tempo. Gli automobili sono infatti più economici dei trams elettrici e, se si confrontano colla trazione a cavalli, essi offrono, oltre alla maggiore economia, anche il vantaggio di una maggiore rapidità e comodità.

Se poi si passa ad esaminare la questione se siano più convenienti gli automobili a vapore o quelli a spirito, sembra il problema debba risolversi in favore di questi ultimi. Infatti, pure dovendosi riconoscere che le vetture a vapore hanno di solito una maggiore capacità, tuttavia esse presentano l'inconveniente di una maggiore resistenza al movimento. Inoltre, adoperandosi generalmente, pel servizio sopra strade senza rotaie, automobili di potenzialità non molto forte, avviene che col diminuire di questa divengono meno favorevoli le condizioni pel funzionamento dei motori a vapore.

In terzo luogo il percorrere strade difficili ed accidentate riesce più costoso con un motore a caldaia a vapore che con un motore a spirito. Infine le vetture a spirito hanno il vantaggio di una maggiore velocità e quello di poter essere messe in movimento immediatamente, mentre quelle a vapore richiedono circa tre quarti d'ora per la loro messa in pressione.

Quando poi potrà essere divulgato l'uso dello spirito denaturato (sul quale in Italia grava una tassa di 15 centesimi) si raggiungerà anche un movimento più regolare e forse anche una maggiore economia.

Targa obbligatoria per gli automobili.

Il T. C. I. s'incarica di approntare pei propri soci automobilisti la targa di cui ogni automobile dev'essere munito di conformità al decreto 5 marzo 1903. Indicare al T. C. I. il nome della provincia in cui fu rilasciata la licenza e il numero della licenza stessa.

Prezzo L. 4 franca di porto in Italia.

Gli automobilisti, le cui vetture sieno sfornite della targa, si espongono ad ammende variabili da L. 100 a L. 600!...

AUTOMOBILI

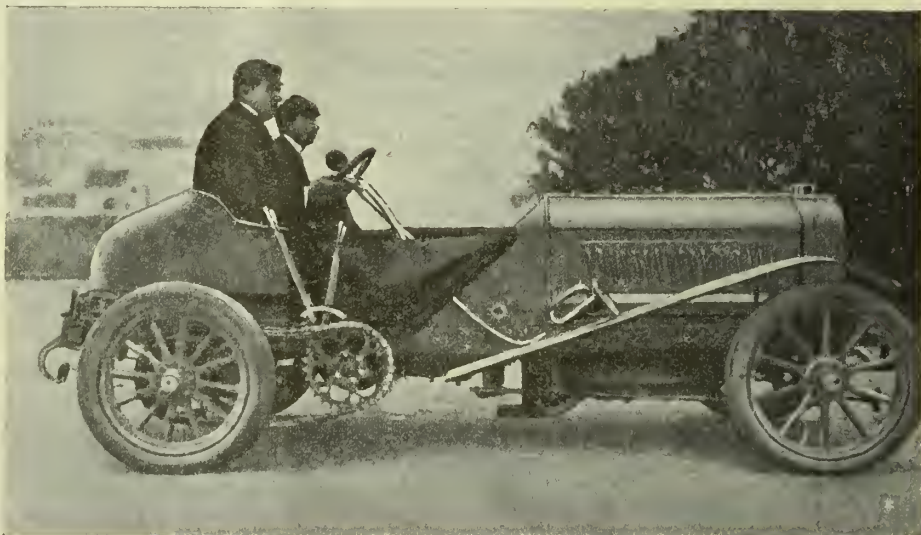
La Richard-Brasier

vincitrice della Coppa " Gordon-Bennett 1904 "

Ecco alcuni interessanti particolari di dettaglio su questa vettura, che, guidata da Thery, ha brillantemente riportata in Francia la tanto ambita Coppa Gordon-Bennett.

Questo tipo di macchina (a differenza di molti altri costruiti appositamente per le corse, nei quali le proporzioni assai volte mancano assolutamente) è di una sorprendente armonia, e deve forse in gran parte la vittoria a questa sua importantissima qualità.

Ora per conservare l'armonia di tutti gli organi fra loro, e non sorpassare nello stesso tempo il peso di 1009 chilogrammi imposto, i costruttori hanno dovuto abbandonare l'idea di un motore da 120 a 140 HP che per la sua potenza avrebbe trascinato tutto l'insieme della vettura a delle proporzioni esagerate superando di gran lunga il peso regolamentare.

Il motore Richard-Brasier è a 4 cilindri di ghisa, fusi due a due, con 150 mm. di alesaggio e 140 di corsa. La sua

potenza massima a 1200 giri è di 80 HP. Tutte le valvole collocate da una sola parte del motore, sono permutabili tra di loro, e tutte comandate.

Potendosi per mezzo di un acceleratore far variare la velocità del motore da 200 a 1200 giri al minuto, la corrispondente velocità della vettura varia pure da 35 a 135 chilometri all'ora.

Thery nelle eliminatorie francesi ottenne una media di chm. 99,416 e nella Corsa della Coppa una media di chilometri 88,050. E' noto come il percorso del Tannus fosse assai più difficile ed accidentato che non quello delle eliminatorie.

Il carburatore, pure Richard-Brasier, è a due polverizzatori che incontrano i loro getti come le due correnti del gaz in molti becchi ad acetilene. Questo carburatore porta due prese di aria, una fredda e l'altra calda. La frizione è un'altra specialità di questa macchina.

Si compone in massima del solito cono di frizioni in alluminio, rivestito di cuoio che va ad internarsi e far presa nell'interno del volante del motore che ha un diametro di cm. 60.

Ma siccome al di sopra di 40 HP di forza è ormai dimostrato che lo sforzo del motore non può essere comunicato alle ruote per semplice frizione conica, il signor Brasier ha aggiunto una corona di sei cilindretti in acciaio

che colla manovra stessa del pedale, una volta attaccata la frizione, vanno ad alternarsi nel volante rendendolo così del tutto solidale coll'albero di trasmissione.

Si parte quindi dolcemente colla semplice frizione che slitta, indi si attaccano i cilindretti che sotto lo sforzo di apposite molle vanno ad internarsi in altrettanti fori praticati nel volano. Perchè questo allacciamento riesca facile e pronto, nel volano si è fatta una corona di 36 fori per modo che i cilindretti trovino subito la loro strada.

L'accensione è data da un magneto rotativo Simms-Bosch.

La trasmissione è fatta per catene.

Il pignone conico del differenziale ha 31 denti e la conica corrispondente 40.

I pignoni di catena hanno 26 denti e le ruote di catena sono da 30 denti.

La messa in marcia di questo grosso motore si fa assai facilmente grazie ad un dispositivo che fa sollevare di circa 2 mm. le valvole di scappamento riducendo così ad assai poca cosa lo sforzo della compressione che altrimenti sarebbe impossibile vincere.

Il raffreddamento è ottenuto con un radiatore verticale anteriore Grouvelle e Arquembourg, con ventilatore, e la quantità d'acqua circolante è di soli litri 28. Sebbene fosse così poca l'acqua pure il motore non ha mai scaldato neanche nelle neutralizzazioni.

Alla lubrificazione provvede un oliatore speciale a 10 eccentrici, comandati dal motore stesso per mezzo di un piccolo albero a cardano. L'olio viene così distribuito automaticamente in tutte le parti della vettura senza che il conduttore abbia a preoccuparsene soverchiamente.

Due potentissimi freni a nastro agiscono sulle ruote posteriori indipendentemente l'uno dall'altro.

La distanza fra gli assi delle ruote è di m. 2.60 e la carreggiata solamente di m. 1.25.

Le ruote sono montate su sfere coi pneumatici anteriori da 810×90 e quelli posteriori da 810×120.

Un ultimo particolare interessante: questa vettura ha consumato in ogni giro del Tannus, che è di chm. 142 solamente 42 litri di benzina, ma naturalmente ad una velocità media assai grande come quella di chm.-ora 88,050.

I costruttori assicurano che a velocità normale dai 50 ai 60 chm.-ora questa macchina non consumerebbe di più di un litro ogni quattro chilometri.

Potenza dei carburatori moderni!

MOTOCICLETTE

La motocicletta "Puch,,

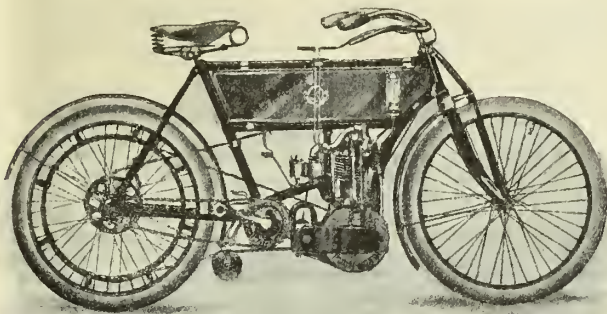
Ormai la stagione 1904 volge al suo termine e non sappiamo quali sorprese ci preparino i costruttori per il 1905. Tuttavia non vogliamo lasciare inosservata ai nostri lettori la motocicletta Puch, certamente da annoverarsi nel numero non grande di quelle che hanno fatto e fanno ancora ottimo servizio.

La Casa Johann Puch di Graz costruisce due tipi di motore per turismo che diversificano però tra loro solamente per la forza: il tipo A da 2 HP ed il tipo B da 2 1/2 HP.

L'applicazione del motore al telaio, in questa macchina, è alquanto speciale, giacchè pure essendo verticale, esso rimane quasi sospeso verso la metà circa del tubo che va dal pedaliere alla direzione. Il centro di gravità viene così notevolmente abbassato rendendo la motocicletta assai stabile specialmente dal punto di vista degli scivolamenti.

Il cilindro e la culatta del motore sono in due pezzi separati, collegati tra loro da apposite chiavarde.

Il carburatore è della marca Longuemare. L'accensione si fa per magneto, e con un congegno interruttore che forma uno dei brevetti migliori della Casa Puch. Con esso è facile regolare il ritardo e l'acceleramento o dall'accensione; per nessuna scossa può mai avvenire uno spostamento del tempo di accensione.

La trasmissione avviene per mezzo di una cinghia piatta larga da 28 a 35 mm. a seconda dei diversi tipi, che viene completamente distesa prima della messa in opera mediante uno speciale apparecchio di tensione.

Nel caso di allungamento di cinghia, la si fa scorrere sopra una piccola puleggia a gola assai scorrevole, che permette di dare maggiore tensione senza assorbire con questo una soverchia forza al motore. La lubrificazione si fa con una piccola pompa che mette capo al serbatoio grande, nel quale, oltre all'olio, possono essere contenuti circa litri 5 di benzina.

La forcella anteriore è rinforzata e di una robustezza esuberante.

I freni sono a nastro sulla ruota posteriore.

L'automobile in Cadore. — Il Cadore è indubbiamente una delle più belle parti delle nostre Alpi; ma esso ha ancora la sventura di avere la sua porta vera, a Tai, distante oltre 40 chilometri dalla più vicina stazione ferroviaria italiana, che è quella di Belluno. Era perciò naturale che il Cadore, così bello, e con ottime strade, fosse assai visitato dagli automobilisti; ed infatti mai se ne videro tanti come quest'anno percorrere quelle splendidi vallate. Entro un quarto d'ora, vedemmo negli scorsi giorni, passare ben cinque automobili per la piazza di Tai; quello del nostro dott. Gildo Guastalla; dell'albergo di Borca; del comm. barone Giovanni Rossi di Schio; del di lui genero signor Sessa: e quello con cui il signor Alessandro Vanzo (il noto *sportman*, che ha trasformato nell'amore per l'automobile parte del suo entusiasmo per i cavalli) conduceva i suoi genitori ad ammirare le eccelse pareti dolomitiche del Pelmo e dell'Antelao.

Ci pare di aver notato (in qualche grido di bambini ed anche di non bambini) una latente ostilità contro l'automobilismo in qualche paese del Cadore; ostilità che sarebbe senza dubbio dannosa al progresso ed agli interessi di quelle vallate, ove, come da per tutto, i carrettieri devono persuadersi che sul carro non si può più dormire, e che non si devono abbandonare i cavalli soli sulla strada per andar a bere nell'osteria.

L'automobile nella valle di Gressoney. — L'automobile ha trovato finalmente una pubblica pratica applicazione nella valle di Gressoney, coll'impianto di un servizio regolare in coincidenza coi treni da Pont Saint Martin a Gressoney Saint-Jean e dalla Trinité; ed oramai, mercè questo servizio, Saint-Jean non dista più da Torino che tre ore e mezzo, mentre tre lustri or sono vi si impiegava una giornata.

Ora, al buon servizio di vetture fatta dall'Impresa Liscoz, si aggiunge il servizio automobilistico, mercè l'iniziativa del signor Romualdo Busca, che fondò la Società Auto-garage Gressonese, e con quattro vetture automobili disimpegna il servizio, in coincidenza con quattro treni con servizio speciale da Saint-Jean alla Trinité, per cui partendo da Torino col diretto si può andare in quattro ore a fare un pranzo ai piedi del Monte Rosa... e ritornare nella sera stessa in città!

Il *teuff teuff*, che divora in un'ora e mezzo i 27 chm. di salita da Pont a Saint Jean, potrebbe divorarli anche in un'ora o meno, perchè le maggiori pendenze in pochi tratti toccano appena l'otto e l'otto e mezzo per cento; ma si volle seguire l'adagio: « chi va piano, va sano e va lontano »; ed altrettanto tempo s'impiega nella discesa, per saggia prudenza e tranquillità dei viaggiatori.

Savoia e Aosta. — E' stata presentata al prefetto della Savoia domanda di autorizzazione per un servizio di automobili adibiti al trasporto del pubblico fra Aosta e Moutiers, passando per Pré Saint Didier, Thuile d'Aosta, piccolo S. Bernardo, Séez, Borgo San Maurizio, e Aime. Serviranno pel trasporto automobili di 16 e 24 cavalli che procederanno a velocità di 25 chm. all'ora. La domanda per questo servizio è stata fatta dall'ingegnere Sambolino di Torino.

L'automobilismo in Isvizzera. — Si è costituita a Zurigo, sotto la presidenza del banchiere Gyr-Guyer, una società anonima col capitale di 100 000 franchi aumentabile fino ad 1 000 000, per lo sviluppo dei servizî regolari d'automobili fra località distinte e per la creazione di servizî di trasporto nei centri.

La società ha intenzione di chiedere delle concessioni, di fare studî finanziarî e tecnici, e di provocare la costituzione di Comitati di iniziativa.

La polizia di New York e gli automobilisti. — Visto che il mettere in contravvenzione gli automobilisti che percorrono troppo velocemente le vie della città non dava alcun risultato, la polizia di New York ha deciso di ricorrere a mezzi energici: li arresta addirittura con tutta la vettura. Il primo giorno in cui andò in vigore il nuovo regolamento, tutti i commissariati di polizia erano pieni di automobili. I trasgressori potevano acquistare la libertà mediante una cauzione abbastanza forte; ma, siccome erano quasi tutti forestieri, pochi disponevano della somma richiesta. Il Club automobilistico depositò la cauzione per molti degli arrestati che ricorsero ad esso; ma presto ebbe esauriti tutti i mezzi pecuniari, e agli ultimi arrestati non rimase altro che rinunciare alla gita per quel giorno.

Automobile-oasa. — Il milionario signor Luigi Schoenberg è il felice possessore della più grande automobile del mondo. La sua " pulmann-automobile „, misura 20 metri di lunghezza. Contiene 2 camerette da letto, un salone-spogliatoio, una camera da bagno, una camera da pranzo e una cucina!

L'automobilismo scomunicato dalle pelli rosse. — Gli indiani delle tribù dei Sioux, così celebri pei romanzi di Fenimore Cooper, hanno tenuto recentemente una grande riunione nel loro campo al sud dello Stato americano del Dakta. Gli uomini erano tutti vestiti dei loro costumi di guerra e armati. Essi pronunziarono, su proposta del loro capo, la scomunica di un Sioux, divenuto indegno di far parte della tribù. Il delitto dello scomunicato era, infatti, esecrabile. Aveva fatto una passeggiuta in automobile con sua moglie! Ciò era stato causa di un grave scandalo fra tutti i Sioux, i quali disprezzano profondamente lo sport in voga e restano costantemente fedeli al cavallo. Ecco una tribù di selvaggi che potrebbe trovare degnissimi compagni di fede anche in qualche paese europeo di nostra conoscenza!

Gli automobili postali a Pietroburgo. — Il *Bullettino postale russo* annunzia che, in seguito a recente disposizione, venne iniziato a Pietroburgo il servizio dei trasporti postali a mezzo degli automobili.

Il numero di questi veicoli è per ora limitato a quattordici, dei quali dieci di grande portata. Essi sono destinati al trasporto delle corrispondenze dall'ufficio centrale a quelli succursali e di stazione e viceversa, ed alla vuotatura delle cassette. Come segno d'allarme, viene impiegato dai conduttori di questi automobili un fischietto a sirena, di nuova invenzione.

L'amministrazione delle poste di Cambray procede in questi tempi a esperimenti di trasporto col mezzo degli automobili. Una vettura percorre due volte ogni giorno l'itinerario Proville, Noyelle, Cantaing, Anneux e Moeuvres. Il percorso è di 36 chilometri, andata e ritorno, e il servizio ha finora dato eccellenti risultati.

In America. — Malgrado che gli Americani siano giunti in ritardo nella costruzione degli automobili, da gente pratica hanno subito intravisto i vantaggi della trazione automobilistica su quella animale e ad essa si sono dedicati con tutto lo slancio che tanto li distingue.

Convinti dell'importanza dei veicoli automobili, essi li applicano a tutto. Il dottore W. H. Stamforth di Cleveland, che dirige un'infermeria per i cani e i gatti, fa trasportare i suoi animali col mezzo di una vettura a vapore. Una gran cassa in legno posta sul davanti della vettura è divisa in compartimenti riservati parte ai cani e parte ai gatti.

Hartfors possiede vetture automobili pel servizio di ambulanza; a Chicago circolano veicoli pel trasporto della birra; a New York il generale Greene, commissario di polizia, ispeziona in automobile le poste, i *bars* e le case da giuoco; un mercante ha caricato colla sua mercanzia un veicolo automobile che circola per le vie cittadine lasciando l'impressione di una bottega ambulante; una grande trattoria di Nuova York fa il servizio di trasporto dei vini e della birra col mezzo di *camions* automobili.

Il primo battaglione dei volontari ciclisti.

Le prove per un servizio di staffette ciclistiche fatte dalla sezione di Bologna del Touring fra Bologna e Roma, e fra Bologna ed il confine austriaco, e l'esperimento tattico fatto dai volontari ciclisti dell'Audax sul Garda, ora sono due mesi, hanno lasciato intravvedere il grande vantaggio che potrebbero, in caso di guerra, dare alla difesa della patria i volontari ciclisti.

Ora, dal campo dei piccoli tentativi e delle teorie, si deve passare a quello della organizzazione seria e pratica; e su questo campo il primo passo venne compiuto in questi giorni da Padova, per l'iniziativa del prof. Francesco Brombin, ufficiale di complemento.

Il prof. Brombin pubblicò il 22 luglio nel *Veneto* il seguente invito:

E' già noto come la mattina dell'11 p. p. i volontari ciclisti uniti ai bersaglieri, abbiano dato ottimi risultati nell'esperimento tattico contro un supposto sbarco nemico sulle rive del lago di Garda.

Infatti, secondo l'autorevole giudizio del generale Grandi, lo sbarco non avrebbe potuto aver luogo.

Da ciò si può dedurre che i volontari ciclisti italiani in massa potrebbero costituire un elemento preziosissimo per la difesa della patria: scaglionati lungo le spiaggie o alle frontiere, vigili sentinelle, in brevissimo tempo potrebbero trovarsi, data la loro mobilità, sul luogo minacciato e opporre una temporanea, e valida difesa, permettendo all'esercito regolare di concentrarsi nel luogo designato e prendere posizione di battaglia.

Lanciati in avanscoperta, uso cavalleria, essi con maggior facilità potrebbero avvicinarsi al nemico, sorprenderne le posizioni e la potenzialità e sfuggirne l'inseguimento; spinti sulle retrovie, impedire le comunicazioni tra i nemici, tagliando fili telefonici e telegrafici o distruggendo la ferrovia; insidiare i convogli, sorprenderli, e non potendo impadronirsene, incendiarli.

Ottima cosa sarebbe quindi che Padova desse il nobile esempio alle città sorelle di raccogliere nel suo seno e costituire un *Battaglione volante di volontari ciclisti*, il quale senza spesa alcuna, in ore libere tendesse a militarizzarsi sia pel tiro a segno, sia con marcie manovre, ricognizioni di terreno e con tutti quegli esercizi che rendono il soldato pronto, esperto, invincibile.

Per ciò io propongo che tutti i ciclisti di Padova, dagli anni 16 in poi, esclusi i militari di prima categoria in congedo, si trovino domenica 24 alle ore 7 ant. nella Palestra Comunale, gentilmente concessa, per iscriversi in massa nel battaglione volante di volontari ciclisti, il quale sarà immediatamente costituito.

La nostra Nazione ora si trova in pace con tutte le Nazioni estere, ma data la mutabilità delle vicende umane, non è improbabile che la situazione presente possa mutarsi: è bene quindi ordinarsi, istruirsi e tenersi pronti pel giorno in cui la patria nostra avrà bisogno di tutti i suoi figli.

Sono in modo speciale invitati gli ufficiali di complemento in congedo.

Padova, 20 luglio 1904.

Prof FRANCESCO BROMBIN
ufficiale di complemento.

*
* *

Quale eco avrebbe trovato il generoso appello? E quale appoggio avrebbe avuto dalle autorità il tentativo?

Erano passate appena due settimane da quel primo squillo di tromba, e gli ascritti erano già così numerosi, che s'è pensato essere necessario d'iniziare senz'altro l'istruzione: ed il Municipio ha immediatamente concessa, quale sede del battaglione, la palestra comunale.

Non essendo molto facile l'ottenere senz'altro dal Governo i fucili per i ciclisti, il prof. Brombin s'è rivolto all'avv. Paresi, presidente del tiro a segno, il quale ha

subito concesso l'uso dei fucili sociali per l'istruzione al tiro; e già domenica scorsa si cominciò al poligono della Società l'istruzione per il maneggio dell'arme.

In seguito si cercherà di far inscrivere nel tiro a segno tutti i ciclisti del battaglione, per poter con tal mezzo avere per tutti gratuitamente il permesso di porto d'arme; ed allora potranno venir tutti condotti in piazza d'armi od in campagna per le esercitazioni militari, in tutti uguali a quelle dell'esercito, impartite però con metodo un po' più libero e spiccio.

Tali esercitazioni comprenderanno: scuola di plotone, di compagnia, di battaglione, in ordine chiuso, e più ancora in ordine sparso; evoluzioni ciclistiche in ordine chiuso e sparso, per le quali si presterà mirabilmente il Prato della Valle; lettura delle carte topografiche e coreografiche, necessaria per gli ufficiali-ciclisti, necessaria (sia pure in misura più modesta) ai sottufficiali, utile a tutti. Si cercherà d'insegnare perciò al maggior numero possibile di volontari ciclisti a leggere e riconoscere sulle carte la diramatissima ed intricata rete stradale del Veneto, e tutti poi (con frequenti marcie-manovre verso la nostra assurda frontiera orientale) saranno condotti a fare sul terreno la conoscenza di tali strade.

*
* *

Gli inscritti sono tutti giovani dai 16 ai 30 anni, ma saranno accettati anche d'età superiore, e saranno accettati senza chieder loro se sieno di questo piuttosto che di quel sodalizio ciclistico. Vogliono essere soldati utili alla patria? Si presentino, e saranno inscrittî.

Il battaglione si formerà per ora di quattro compagnie e, si spera, in seguito di cinque. I comandanti del battaglione e delle compagnie sono tutti ufficiali di complemento.

Ad ogni compagnia è aggregata la squadra di uno o due dei circondari di provincia, i quali già stanno costituendo le squadre locali, che fanno parte integrante della compagnia, e sono considerate come distaccate. Esse possono avere in sede propria le prime istruzioni, sempre però sotto la direzione del comando del battaglione; ed in seguito, nelle ricognizioni, marcie-manovre, ecc., dovranno essere tutte riunite nel battaglione.

C'è già l'ufficiale medico; si sta costituendo la sezione di sanità; ed il signor Bigon di Abano ha fatto l'offerta di fare degli esperimenti con barelle-ciclisti.

Gli inscritti non pagano tassa alcuna, se ne togliamo la tassa d'inscrizione di centesimi 50, per comperare le carte.

Le istruzioni (preannunciate gentilmente, a risparmio di spese, da tutti i giornali cittadini), si impartiscono ogni domenica alle 6.

Al battaglione sono aggregate (per le diramazioni d'ordini ed altri servizî celerissimi), alcune motociclette: ed ogni compagnia avrà presto (se ne ha la quasi certezza) un automobile... volontario per il rifornimento di viveri e di munizioni.

In seguito si darà ai ciclisti una divisa uniforme; e si sono già iniziate le pratiche per la istituzione della fanfara.

*
* *

Si domandò fra altro al prof. Brombin:

— Quando sorse nella di lei mente l'idea dell'istituzione del battaglione?

— Fu l'anno scorso, al Fadalto, quando prestavo servizio, durante le grandi manovre, quale ufficiale di complemento. Ebbi molte occasioni allora di persuadermi, per cento prove, della utilità del servizio ciclistico nell'esercito, e dei volontarî ciclisti. Tacqui per quasi un anno, maturai bene il mio progetto, e lanciai l'idea quando mi parve che fosse giunto per essa il momento opportuno; e pare che il momento fosse ora opportunissimo, perchè l'idea fu subito approvata da quanti desiderano rendersi utili alla patria non con urla e con chiassi, ma coi fatti. Ora ho le adesioni (che vanno aumentando ogni giorno) dei ciclisti; ho l'appoggio di tutte le autorità; ed ho non più la sola speranza, ma la certezza della riuscita. Auguro che in tutte le provincie d'Italia si faccia come a Padova, e sono pronto a dare schiarimenti a chiunque voglia prendere un'iniziativa simile alla mia, come sarò grato a chiunque mi darà consigli per dare al battaglione padovano una maggiore solidità.

Nuovi battaglioni di ciclisti volontarî.

Giunge notizia da Bergamo che il signor Magnani, maestro di scherma, s'è fatto iniziatore della organizzazione del secondo battaglione di ciclisti volontarî.

Il terzo sarà organizzato alla Spezia dal prof. Corio Francesco console del Touring; il quarto a Brescia dal signor Mercanti console del Touring; il quinto a Genova dal signor De Barbieri console del Touring.

Si tratta (è bene notarlo) di sodalizî dovuti ad iniziativa individuale, e completamente autonomi.

Bersaglieri ciclisti e loro tattica.

Il nostro scrittore di cose militari colonnello Pietro Valle, nella sua recente pubblicazione *Tattica ed armi nuove, studio dedicato ai giovani ufficiali dell'esercito attivo e di complemento* (Firenze, Le Monnier, 1904; L. 2) dedica un'appendice d'una ventina di pagine alla tattica dei Bersaglieri ciclisti.

Egli prende prima di tutto in esame il servizio di avanscoperta, come il primo e più importante al quale si possono adibire bersaglieri-ciclisti.

Presto nel nostro esercito avremo una compagnia ciclisti per ciascuno dei 12 reggimenti bersaglieri, cioè una compagnia per ogni corpo d'armata: cioè $120 \times 12 = 1440$ ciclisti.

Il Valle crede che prima di sostituire addirittura con grossi nuclei di bersaglieri ciclisti le divisioni di cavalleria in avanscoperta bisognerà pensarci bene, e crede che questo nelle grosse guerre non si potrà mai fare. Invece converrà meglio assai aggregare ad una divisione di cavalleria in avanscoperta almeno due compagnie di ciclisti, le quali serviranno di sostegno alla cavalleria, e faranno servizio di collegamento tra riparti e col grosso.

L'autore prevede il caso d'una guerra contro la Francia o, più probabilmente, contro l'Austria, e pensa che in tal caso il servizio di avanscoperta dovrà venir fatto non sul territorio nostro già invaso dal nemico, ma sul territorio nemico. Dai varchi delle Alpi, dai quali si attende con probabilità il nemico, e che sono difesi da fortificazioni e dagli alpini, nuclei di ciclisti si avanzeranno, non visti, sul territorio nemico, e cercheranno di guadagnare colla massima rapidità, ove sarà possibile, punti da cui si possa scoprire il nemico. Il vantaggio di impiegare bersaglieri-ciclisti anzichè cavalleria è questo, che i ciclisti possono percorrere molto maggior cammino, e possono andare molto più avanti su territorio nemico. Naturalmente il ciclista sarà utile soltanto su quelle montagne che presentano un terreno praticabile alla bicicletta per tratti abbastanza lunghi.

Sui nostri due scacchieri dell'Alta Italia, occidentale ed orientale (nell'ipotesi d'una guerra difensiva), quando il nemico fosse sboccato dalle nostre valli e fosse entrato nel nostro territorio in pianura, nuclei di ciclisti saranno sempre impiegati alle avanguardie dei nostri corpi d'armata; e ogni avanguardia d'un corpo d'armata dovrà avere due compagnie di bersaglieri-ciclisti. Al comandante le due compagnie dovrà essere indicata bene la probabile direttiva, ma poi lo si lascierà completamente libero circa le modalità.

L'autore fa poi, collo studio del terreno, un minuto raffronto delle condizioni in cui verrebbe a trovarsi la cavalleria di fronte ai ciclisti, e dimostra dove e quando questi potrebber riuscire più utili di quella.

Accenna infine all'utile servizio di scorreria che potrebbero prestare i bersaglieri ciclisti, e conclude coll'affermare che le compagnie-ciclisti devono far parte delle truppe suppletive, a piena disposizione del comandante il corpo d'armata, unico giudice dell'impiego di questa truppa speciale e sceltissima, in avanguardia, ricognizione, avanscoperta, scorrerie.

Il comandante e gli ufficiali della compagnia ciclisti devono essere versatissimi nella conoscenza e nella lettura delle carte topografiche e corografiche, e, sebbene in minor grado, tale conoscenza devono avere anche i sott'ufficiali; devono acquistare tanta pratica da sapere, per così dire, indovinare il terreno; nelle lontane spedizioni si sapranno sempre orizzontare in ogni tempo ed in ogni stagione, di giorno e di notte, per non ismarrirsi mai; ed appena avuto l'incarico, ed immedesimatisi bene dello scopo ad essi prefisso, devono godere di piena libertà di manovra.

Queste sono le idee del colonnello Valle, il cui volume crediamo assai utile anche per chi offre la patriottica opera propria, agli istituendi battaglioni di volontari ciclisti.

Il più precoce ciclista Italiano è (come crediamo sino a prova contraria) il bimbo Camillo Nardini, di Noventa di Piave. Egli non ha che 2 anni ed 11 mesi, e già pedala magnificamente sull'esempio del padre suo, signor Silvio Nardini, console del Touring. È inutile aggiungere che anche il minuscolo ciclista è socio del Touring. Possa egli pedalare per altri cento anni!

Una nuova pedivella. — Il signor Stefano Minossi di Bergamo ha inventato e costruito una pedivella automatica a rotazione eccentrica per bicicletta. Questa pedivella si allunga anteriormente e cioè appunto nel mezzo giro, in cui è sottoposta allo sforzo del ciclista, e si accorcia posteriormente, in modo che permette al ciclista di aver un rendimento di forza del 25 per cento più delle altre, pur percorrendo ancora col piede un giro di circonferenza uguale alle altre ora in uso.

Pei soci benemeriti.

Ricordiamo ai nostri soci che a tutti coloro che diventano benemeriti dell'associazione oltre alla medaglia-ricordo d'argento — loro riservata — al carnet, ecc., concorrono a una lunga serie di

PREMI STRAORDINARI.

Infatti tutti quei soci che dal **primo novembre 1903 al 31 ottobre 1904**, avranno presentato al Touring almeno dieci nuovi soci, concorreranno, col numero di schede proporzionato al numero delle decine di soci presentati, all'estrazione a sorte dei seguenti premi, e degli altri che potessero venire in seguito indicati nella *Rivista*.

1° **Biglietto gratuito di andata e ritorno Milano-Parigi.** Tale biglietto è offerto dalla ditta di viaggi G. Sommariva & C. di Milano, ben nota per la puntualità dei suoi servizi.

2° **N. 12 freni Bowden (mod. 1904) agenti sul cerchione**, per bicicletta o motocicletta, offerti dal Syndicat Français des Brevets E. M. Bowden di Parigi.

3° **N. 10 freni Carloni (mod. 1902) agenti sulle gomme**, offerti dalla ditta Carloni's Brake & C. di Milano.

4° **Un apparecchio fotografico tascabile "Nixe"** offerto dalla ditta succ. Ganzini Namias & C. di Mario Ganzini di Milano.

5° **Una macchina fotografica** *Pocket Poco A*. **Una macchina fotografica** *Premo Film Camera Box*, offerte dalla ditta M. De Mattia & C. di Milano, rappresentanti della Rochester Optical & Camera Co. di Rochester (S. U. A.).

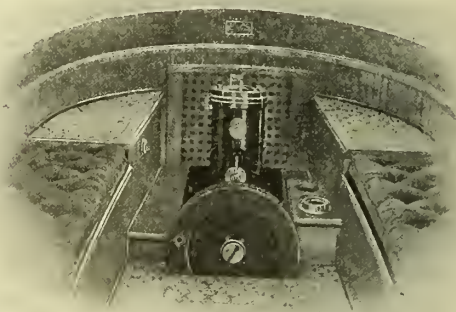
6° **Dieci serie dei rinomati prodotti fotografici AGFA** offerti dalla nota Actien Gesellschaft für Anilin Fabrikation, di Berlino, a mezzo de' suoi rappresentanti per l'Italia signori Lamperti e Garbagnati di Milano.

7° **Sei dozzine di lastre fotografiche** 6 1/2×12; **sei dozzine** 9×12; **sei dozzine** 13×18, offerte dalla ditta M. Cappelli di Milano.

8° Un gruppo di **Guide Brentari** contenente: *Guida del Trentino* (4 volumi); *Guida del Cadore; Guida di Padova; Guida di Venezia; Guida del Lago di Garda; Guida di Recoaro.*

I motori "Lozier" per imbarcazioni.

La teoria dei motori a due tempi così lungamente avversata, e che ancora oggi è vinta di gran lunga da quella dei motori a quattro tempi, sembra abbia trovato una sua pratica applicazione nella macchina da marina di piccola portata, e meglio ancora nelle imbarcazioni automobili dedicate al turismo.

La Lozier Motor Company di Plattsbourg negli Stati Uniti si è specialmente dedicata alla fabbricazione dei motori a due tempi per piccole imbarcazioni, con risultati che sinora sembrano assai soddisfacenti.

Installazione del motore "Lozier" nell'imbarcazione.

Il principio su cui è fondato il motore a due tempi «Lozier» è assai semplice, e risulta poi chiarissimo dall'esame delle figure qui di fianco.

Nei motori a due tempi l'esplosione della miscela gazosa avviene ad ogni corsa discendente dello stantuffo, si ha cioè una esplosione ad ogni giro di manovella; e in questo fatto sta la ragione della grande semplicità e leggerezza del motore a due tempi di fronte a quello a quattro tempi, tanto che a parità di forza il primo pesa quasi la metà del secondo.

Diamo un breve cenno sui dettagli di funzionamento di questo motore.

Quando il motore è in azione, una carica di benzina è attratta per aspirazione dal tubo *A* del vaporizzatore (fig. 1) nella camera *B* durante la corsa ascendente dello stantuffo. Nella corsa discendente (fig. 2) la valvola del vaporizzatore si chiude e la carica è leggermente compressa nella camera *B* della manovella. Alla fine della corsa discendente lo stantuffo ha scoperto la luce di passaggio *C*, sul davanti del cilindro (fig. 2) che conduce dalla camera di manovella alla parte superiore *D* del cilindro stesso, chiamata *camera di esplosione;* ed il gaz formato, leggermente compresso, passa dalla parte inferiore ove si muove la manovella, per il passaggio laterale, alla *camera di esplosione* ove è più fortemente compresso nella successiva corsa ascendente dello stantuffo. Quando questo ha quasi raggiunta la massima altezza nel suo movimento ascendente, il gaz, essendo praticamente al suo più alto grado di compressione, viene acceso dalla scintilla elettrica *E* (fig. 1).

Questa accensione produce una potente espansione del gaz che ha per effetto il movimento di discesa dello stantuffo durante il quale viene ad aprirsi la bocca di scarico *F*, attraverso la quale sfuggono i gaz bruciati.

Indi per la forza viva acquisita lo stantuffo risale, riprendendo così il suo ciclo regolare, come nei motori a quattro tempi.

L'accensione del motore « Lozier » è fatta per mezzo di una batteria di pile per la messa in marcia, indi con un magneto rotativo che si mette in azione col semplice movimento di un apposito commutatore.

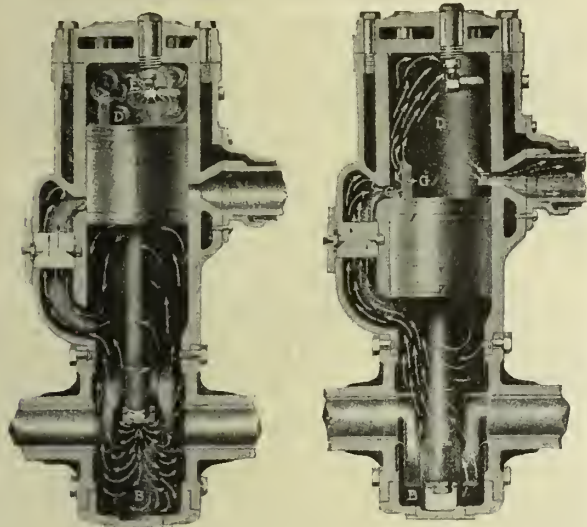



Fig. 1. Fig. 2.

Un ingegnoso dispositivo utilizzante parte dello scappamento, assicura a questi motori una lubrificazione regolare e proporzionata alla loro velocità di marcia.

Fig. 3.

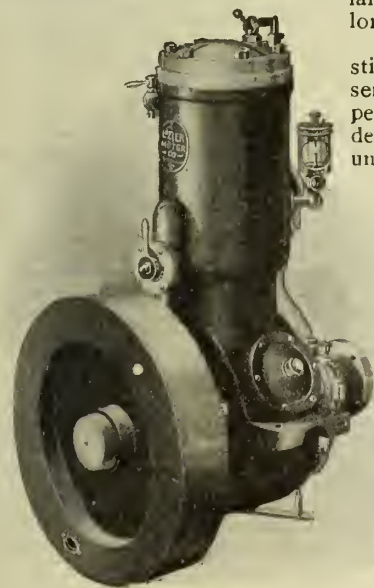
L'installazione di questi motori a bordo è assai semplice, ed il battello, per la semplicità stessa del meccanismo assume un carattere speciale di eleganza e che è la vera prerogativa delle macchine marine.

Il motore è congiunto all'elica mediante un albero snodato, che attraversa un meccanismo assai semplice di inversione di marcia, assolutamente indispensabile in questo genere di imbarcazioni. L'andatura del motore viene regolata mediante un rubinetto sul tubo di ammissione dei gaz al cilindro.

Ora se lo *sport* dell'automobilismo nautico va prendendo uno sviluppo così forte, siamo certi che ai nostri lettori riusciranno graditi questi brevi cenni sul motore « Lozier ».

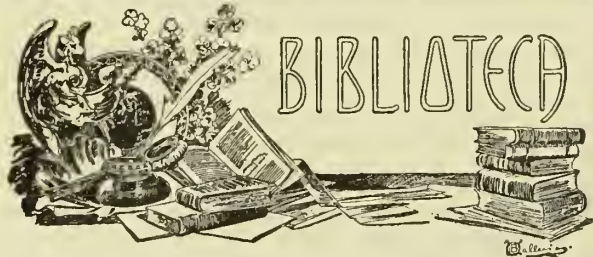
SORIO. — A Sorio, presso Montebello Vicentino, l'8 aprile 1867 venne eretto un obelisco (in pietra di Sant'Ambrogio, alto m. 7,20) in memoria della prima battaglia combattuta nel 1848 dagli Italiani contro lo straniero. Sul lato destro dell'obelisco si legge: *I martiri — della prima patria battaglia — VII aprile MDCCCXLVIII — qui morirono — Italia libertà acclamando*; e sul sinistro: *Eroi — nella gioia di certa vittoria — cadeste — esultate del vostro trionfo*. Ora, per ingiuria del tempo (e, pur troppo, anche per il vandalismo di qualche barbaro nostrano!) l'obelisco è pericolante; e perciò s'è costituito un Comitato (presieduto dal senatore Luigi Cavalli di Vicenza, dei Mille di Marsala) per assicurare e restaurare l'obelisco; ed allo scopo si stanno raccogliendo offerte.

I NOMI GEOGRAFICI ALLE PORTE D'ITALIA. — La Sezione di Venezia della *Dante Alighieri* ha deciso di pubblicare (e noi plaudiamo vivamente) un lavoro del professor De Toni: *I nomi geografici alle porte d'Italia.* Il De Toni, in dieci anni di ricerche toponomastiche, ha elencato traendoli in gran parte da pubblicazioni *ufficiali* del Governo austriaco e dalle prime carte topografiche (quanto diverse dalle attuali nella designazione dei nomi delle città, dei paesi, dei fiumi e dei monti!) dell'Impero, tutti i nomi italiani delle regioni poste oltre il confine politico, ma in gran parte etnograficamente nostre. L'opera del prof. De Toni, che è già noto per altre pregevoli pubblicazioni di geografia e di scienze naturali, è compilata in forma di duplice dizionario: ai singoli nomi italiani sono raffrontati i corrispondenti nomi stranieri, in gran parte *voluti* e di recente formazione; e ai nomi stranieri quasi tutti di dubbia e impura origine, è posta accanto la traduzione o meglio la correzione italiana. A questi suoi pazienti ed accuratissimi studi il De Toni ha fatto precedere una prefazione che pone in giusta luce tutto il lento e instancabile processo di snaturalizzazione cui i nomi geografici alle porte d'Italia sono andati soggetti per le ragioni politiche a tutti note.

CASTELLO DI PRATO. — Nel numero di Agosto della *Rivista* abbiamo pubblicate alcune righe sul *Castello di Prato*; ma, per un equivoco avvenuto nell'impaginazione, abbiamo pubblicata la vignetta rappresentante il *Palazzo Pretorio* di Prato, in cambio di quella (che diamo oggi del *Castello di Prato*, *Fortezza di Santa Barbara*. Varî soci (e vivamente li ringraziamo) ci avvertirono dell'equivoco, di cui ci eravamo accorti (troppo tardi!) anche noi; e fra essi il principe Tommaso Corsini (senatore del regno e socio vitalizio del Touring), che del castello s'interessa assai (anche come membro della commissione consultiva

per la conservazione dei monumenti della provincia di Firenze) ci scrive per altro:

« Che la costruzione sia del tempo e degli architetti di Federigo II lo dicono (oltre ai documenti) i particolari

dell'edifizio stesso, e particolarmente la porta (ora nascosta da costruzioni aggiunte) in cui si vede una relazione strettissima col famoso *Castello del Monte*, di Puglia: caso che credo unico negli edifizî toscani. »

IL MANIFESTO DELL' ESPOSIZIONE DI VENEZIA. — E' stato pubblicato or ora il Manifesto della VI Esposizione Internazionale d'Arte della Città di Venezia (22 Aprile - 31 Ottobre 1905), che sarà largamente diffuso in Italia e all'estero. Ne è autore un insigne artista, Ettore Tito, il quale dà prova anche in codesto genere di quell'eleganza di linea, di quella festività di colorito che conferiscono tanto fascino ai suoi quadri. E l'evidenza pittorica di un quadro ha la composizione semplice e fresca che campeggia fra le scritte a caratteri elzeviriani. Spicca in essa, sporgendo, il busto di una ragazza veneziana. Questo bel lavoro di Ettore Tito continua degnamente la serie dei Manifesti della Mostra, ai quali si ricollega pel motivo genialmente locale e per la finezza dell'esecuzione.

P. Jousset — *L'Italie illustree;* Paris, Librairie Larousse, 1904.

Abbiamo visti i primi fascicoli di quest'opera di vero lusso e buon gusto, che contribuirà assai a far conoscere ed apprezzare l'Italia nelle sue più famose bellezze.

L'opera (trenta fascicoli a 75 centesimi ciascuno) sarà divisa in quattro parti: I. Le coste (Genova, Spezia, Napoli, Venezia); II. Il continente (Alpi e Valle del Po); III. L'Italia peninsulare (Firenze, Roma, paesi meridionali); IV. Le isole (Sicilia, Sardegna, le colonie). tavole fuori testo, ed 800 riproduzioni artistiche di fotografie, raffiguranti monumenti, opere d'arte, paesaggi, costumi, scene popolari.

E' questa senza dubbio un'opera che si raccomanda.

Fermo Magni, *Guida illustrata della Valsassina;* Lecco, tipografia Magni, 1904 (pag. 244; L. 2,50).

Ecco una guida veramente buona, completa, intellettuale, pratica, utile a tutti, e fatta col metodo col quale devono venir fatte

L'autore si propone (è bene notarlo) non solo di far sapere che cosa l'Italia era, e quale essa si manifesta nei suoi monumenti, ma anche quale essa è, e si manifesta come nazione risorta a nuova vita e sempre avanzantesi sulla via del progresso: e perciò non parla solo di quadri e statue, ma anche dell'agricoltura, commercio, industria, esercito, marina, amministrazione.

L'opera sarà adorna di sei carte geografiche a colori, otto le guide oneste: studio di quanto fu scritto sul territorio che si vuol descrivere, e studio personale e ripetuto del territorio stesso.

Tale guida riempie un vuoto veramente sentito, perchè sino ad ora l'amena e verde Valsassina (una tra le plaghe più poetiche delle Prealpi Lombarde, e, pur troppo, fra le meno conosciute) non aveva avuta una illustrazione adeguata alle sue bellezze naturali, al carattere dei suoi abitanti, agli infiniti argomenti di studio che può offrire al botanico, al geologo, al zoologo, allo storico, al pittore.

La guida venne compilata diligentemente, da uno che mostra grande affetto per la sua valle, di cui conosce ogni sentiero ed ogni vetta.

A questo lavoro d'un bravo giovane, forma degno complemento un'appendice dovuta al valente prof. Mario Cermenati, che la sua vasta coltura nelle scienze naturali applicò praticamente (degno erede dell'incomparabile Stoppani) allo studio ed illustrazione del territorio di Lecco. Il prof. Cermenati presenta *La Valsassina davanti ai naturofili ed ai naturalisti*, accennando a ciò che la Valsassina offre agli amanti ed ai curiosi della natura, a ciò che ne è stato detto nei secoli andati, a ciò che i naturalisti dall'ottocento hanno sul suo territorio compiuto. Sono pagine scritte bene, e che insegnano molte cose; è una sintesi concettosa che completa le pagine analitiche del prof. Magni.

La bella guida è adorna d'una carta topografica al 100,000, di alcuni schizzi oro-idrografici, e di numerose zincotipie a pagina intera, alcune delle quali assai buone.

M. A. Rajmondi, *Guida di Ferrara; seconda edizione rifatta;* Bologna, tip. Garagnani e figli, 1904 (pag. 176; L. 3).

La migliore, la più moderna guida di quella splendida ed interessantissima città che è Ferrara, era senza dubbio pur sempre quella del signor Rajmondi; ed in questa seconda edizione, completamente rifatta, essa è ancora più interessante, perchè ampliata con cenni illustrativi dei dintorni e dei punti più notevoli della provincia, non solo riguardo all'arte ed alla storia, ma anche ai grandi stabilimenti industriali ed alle opere di bonifica. La guida è abbellita da un centinaio di buone vedutine in fototipie e da una pianta; è dedicata all'Associazione Nazionale Italiana per il movimento dei forestieri; e fu di recente meritamente premiata con medaglia d'argento all'Esposizione turistica di Bologna.

Giannino Ferrini, *Commemorazione dei soci dott. Giacomo Casati e rag. Antonio Facetti;* Milano, A. Berinzaghi, 1903 (pag. 30).

Abbiamo parlato, a suo tempo, della commovente ed affettuosa commemorazione che il 18 dicembre 1903 l'ing. cav. Giannino Ferrini tenne nelle sale della Sezione di Milano del Club Alpino Italiano, in memoria dei due alpinisti milanesi Casati e Facetti, caduti sul Rosa il 24 agosto 1903. Nell'anniversario della fatale sventura, la bella commemorazione venne pubblicata in elegante opuscolino, coi ritratti dei due forti caduti.

Sezione di Milano del C. A. I., *Annuario 1904;* Milano, A. Belinzaghi, 1904 (pag. 130).

La Sezione di Milano del C. A. I. pubblica anche quest'anno il suo utile *Annuario*. La redazione di esso venne affidata al ragioniere Guido Moretti. L'*Annuario* contiene: una succinta relazione del presidente cav. ingegn. Alberto Riva sull'attività della Sezione nell'anno decorso; la commemorazione dei soci dott. Giacomo Casati e rag. Antonio Facetti fatta dall'ing. Giannino Ferrini; l'elenco dei soci (che sono 883) e delle cariche sociali; elenco delle guide e portatori e dei segnavie; programma delle gite sezionali del 1906; indice (assai utile) delle principali notizie contenute nei precedenti annuari. In appendice è una relazione sullo Sky-Club, scritta dal direttore avv. C. Tosi.

Salvatore de Marco, *Bagni di Caramanico;* Terni, V. Alterocca, 1904 (pag. 48).

Con questo opuscolino (abbellito di numerose vignette) si propone di dar tutte le notizie necessarie a far conoscere i pregi delle acque solfuree e dello stabilimento termale di Caramanico, capoluogo di mandamento, ed uno dei paesi più importanti della provincia di Chieti, sia per numero d'abitanti, che per estensione di territorio e feracità di suolo. L'opuscolino contiene anche interessanti notizie sulle bellezze naturali ed artistiche di Caramanico e dintorni.

***

— Dell'opera grandiosa **L'Italia** *nella natura, nella storia, negli abitanti, nell'arte e nella vita presente*, di E. Reclus ed A. Brunialti (Milano, Società Editrice Libraria, 1904) sono uscite le dispense dalla 93 alla 100, dedicate alla Sardegna ed alla Corsica.

— **Arte fotografica.** — È questo il superbo supplemento che il periodico *Progresso fotografico* di Milano dà in dono agli abbonati. La seconda puntata testè inviata contiene dodici tavole con veri capolavori per tecnica fotografica, interesse di soggetto e perfezione di riproduzione.

GIUDICATI TURISTICI.

Biciclette circolanti in gennaio e febbraio senza targhetta.

Riceviamo dal socio signor Gioja Pietro di Brescia, una sentenza del Pretore, avv. Bemporad, la quale armonizza molto bene con la decisione del Prefetto di Messina riportata nella *Rivista* del giugno 1904. La pubblichiamo molto volentieri, rendendone vive grazie al socio che ce l'ha trasmessa:

« IL PRETORE DEL I MANDAMENTO DI BRESCIA

« ha proferito la seguente Sentenza

« contro Bresciani Cesare, imputato di contravvenzione all'art. 11 della legge sui velocipedi, per essere stato colto in Brescia il 7 gennaio 1904 a percorrere le vie della città con velocipede sprovvisto di bollo comprovante il pagamento della tassa, e con certificato scaduto.

« In esito al dibattimento... sentiti...

« La surriferita imputazione non sussiste, solo che si osservi che il giudicabile denunciando un velocipede per l'uso dell'anno 1904 si servì legittimamente del medesimo per 15 giorni; poi si recò all' Ufficio di bollatura per pagare la tassa e applicare il contrassegno, ma non potè, perchè tale ufficio allora non funzionava e che nel frattempo il Comune di Brescia non intese rilasciare altro permesso provvisorio, e quindi il Bresciani si trovò nella necessità di usare la macchina sprovvista di bollo e di permesso fino all'11 febbraio 1904, giorno in cui si aprì al pubblico l'Ufficio di bollatura e il giudicabile fece applicare il contrassegno al suo velocipede.

« Se quindi l'infelicissima legge 22 luglio 1897 che disciplina la materia nell'ultima parte dell' articolo 5 stabilisce, che il certificato rilasciato dal Sindaco serve a legittimare l'uso del velocipede, fintantochè non è scaduto il periodo in cui si deve applicare la tassa; così, dovendo la legge essere interpretata, più che alla lettera, nel suo spirito, e, ciò che importa, umanamente, ne deriva che il certificato di denuncia deve valere a legittimare l' uso della bicicletta, non per i soli 15 giorni di cui fa parola il permesso, ma fino al momento in cui si apre l' Ufficio di bollatura, cioè sino all'istante in cui è reso possibile dalla R. Finanza di mettersi in regola colla legge e col fisco.

« Per questi motivi,

« Visto l'art. 343 c. p. p.,

« Dichiara non farsi luogo a procedere in confronto di Bresciani Cesare per inesistenza di reato ».

Difendeva l'imputato l'avv. Gioja Lodovico.

Circolazione dei velocipedi e municipi ciclofobi.

L'avv. Rosalino Colarossi di Sulmona, socio e consulente legale del T.C.I., ci manda una ottima sentenza del Pretore di quella città, avv. Buccianti, la quale fa giustizia della ciclofobia di quella amministrazione comunale.

Tale sentenza, dopo opportune considerazioni d'indole generale sulla natura e portata dei provvedimenti delle pubbliche amministrazioni e sul sindacato che sovr'essi esercita l'autorità giudiziaria per costante giurisprudenza e dottrina, nonchè per legge; considerazioni che ci dispiace non poter trascrivere nella loro interezza, causa la tirannia dello spazio, così prosegue:

« Scendendo al caso attuale, si ha, che gli agenti municipali dichiaravano il furier maggiore Giorgi in contravvenzione all'art. 88 del reg. di polizia urbana di Sulmona, il quale suona: « Nei giorni di fiera e di mercato, come anche nella ricorrenza di pubbliche feste o festeggiamenti, non è permesso il transito dei velocipedi *in tutte le vie interne della città* »; ed il Giorgi fu ritenuto contravventore a tale disposizione pel fatto *unico ed esclusivo*, che alle 4 pom. del 22 maggio, giorno di domenica, egli attraversava in bicicletta il corso Ovidio, non già in riguardo al modo ed all'andatura da lui tenuti. A giustificare la legittimità di tale articolo, parrebbe che non ci fosse da fare altro, se non ricordare che esso fa parte di un regolamento, deliberato dal consiglio comunale, a norma dell'art. 126, n. 6 del testo unico della legge comunale e prov. 4 maggio 1898, n. 164, approvato dalla giunta provinciale amministrativa a norma dell'art. 194, n. 9, e dal ministero dell'interno, a norma del penultimo capoverso del detto articolo, ed infine pubblicato nell'albo pretorio. Ma tale difesa non è applicabile all'art. 88, che ci occupa.

« Invece, v'è una legge d'indole generale, del 22 luglio 1897, n. 318, relativa alla circolazione dei velocipedi, la quale all' art. 14 dispone: « Con regolamento da approvarsi con decreto reale, sentito il Consiglio di Stato, saranno dettate le norme generali per la circolazione dei velocipedi »; e tale regolamento si è quello del 16 dicembre 1897, n. 540.

« L'art. 5 di questo regolamento riflette la circolazione dei velocipedi nell'interno dei comuni, e dispone: « *A*) I divieti posti dall'autorità municipale alla circolazione dei veicoli in determinate vie e piazze pubbliche, possono essere estesi anche ai velocipedi; *B*) può essere vietata la circolazione dei soli velocipedi in determinate vie e piazze, quando tale divieto sia approvato dal prefetto, sentito l'intendente di finanza, e venga significato pubblicamente, indicandolo sotto il nome delle vie e piazze medesime. Contro la decisione del prefetto è ammesso ricorso entro giorni trenta dalla sua pubblicazione, al ministero dell' interno; *C*) la circolazione dei velocipedi può essere anche *temporaneamente* limitata o vietata, in casi *eccezionali*. . »

« E' evidente quindi che l'autorità municipale può imporre limitazioni e divieti, per la circolazione dei *soli velocipedi*, ma nel confini e colle norme segnate dall'art. 5 succitato, cioè che le disposizioni, che la stessa autorità sia per emanare al riguardo, non debbano essere trattate come una disposizione regolamentare qualunque, alla stregua della legge comun. e provinciale; ma unicamente ed esclusivamente alla stregua dell'art. 5 del regolamento speciale sulla circolazione dei velocipedi.

« L'art 88 del regolamento municipale ora, non riguarda nè la prima parte *A* dello stesso art. 5, nè l'ultima parte *C*; — non la prima, perchè questa parla di divieto alla circolazione in determinate piazze e vie, e nell'art. 88 vi è divieto per tutte le vie interne dell'abitato, e perchè mentre la detta prima parte parla di estensione del divieto dagli altri veicoli anche ai velocipedi, nel regolamento municipale non si contiene disposizione la quale vieti a qualunque altro veicolo la circolazione per tutte le vie interne dell' abitato, essendovi unicamente un articolo 53, che limita pel solo corso Ovidio il transito dei carri e traini, degli animali da soma, ecc., al caso in cui le abitazioni o i magazzini, ai quali siano diretti tali veicoli, abbiano ingresso sul corso stesso; — non l'ultima parte, perchè questa riflette casi *eccezionalissimi* e limitazione *temporanea*.

« Adunque questo articolo è stato certamente deliberato sulla seconda parte *B* dell'art. 5, regolamento generale; in tal caso nessuno può disconoscerne la illegittimità. Esso, invero, poteva vietare la circolazione dei soli velocipedi in determinate piazze e vie, mentre lo vieta per tutte le vie interne della città, esso poteva emanare tale divieto, con l'approvazione del prefetto, sentito l'intendente di finanza, e pubblicando poi il nome delle vie e piazze medesime, mentre la procedura seguita è quella normale per le altre disposizioni regolamentari municipali, ben diversa da quella dettata per la materia speciale; i cittadini avrebbero avuto il diritto di ricorrere contro la decisione del prefetto al ministero dell'interno, e tale garanzia è rimasta frustrata dall'art. 88. Illegittimità quindi sotto un duplice punto di vista: del rito, per non avere l' autorità comunale seguita la procedura dettata dall' art 5 del regolamento generale, per quanto riguarda il divieto della circolazione dei soli velocipedi; — del merito, per aver ecceduto i limiti segnati alla sua podestà dallo stesso art. 5.

« Conseguentemente la contravvenzione dichiarata al Giorgi, in base all'art. 88 del regolamento locale di polizia urbana, non sussiste.

« Per questi motivi.

« Visti gli art. 88 reg. polizia urbana di Sulmon 5 del regolamento 16 dicembre 1897, n. 540 sulla circolazione dei velocipedi, 5 della legge sul Contenzioso amministrativo, dichiara illegittimo ed incostituzionale il detto art. 88, e perciò stesso non sussistere la contravvenzione elevata contro il Giorgi, come nel secondo capo di imputazione ».

All'avv. Colarossi, che già aveva radunati i ciclisti di Sulmona per discutere sui mezzi più adatti per tutelare i proprî diritti, e che era stato (col console e col ciclista Trinchini) eletto e incaricato di presentare a quell'autorità comunale le rimostranze e i desiderati dei ciclisti stessi, rendiamo vive grazie per l'operosità addimostrata in prò del Touring.

POSTA LEGALE.

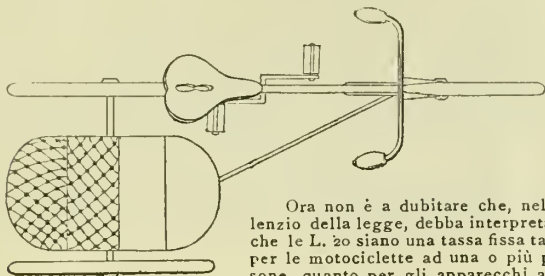
Sia per la ristrettezza ognor maggiore dello spazio, sia per non ripetere più volte gli stessi argomenti e per non ripetere molte cose già dette egregiamente dal mio predecessore, d' ora innanzi, sotto questa rubrica, pubblicherò solo le risposte a casi nuovi e che possano offrire un certo interesse generale. Per quelle che si presentino nuove solo in parte, o che si riferiscano a cose non mai abbastanza ridette, farò una specie di massimario. Tralascerò completamente quelle relative a casi comuni o a circostanze speciali di fatto non meritevoli di alcuna menzione.

Ciò senza pregiudizio delle risposte particolari a ciascun socio, che ci interpelli, le quali verranno spedite colla maggior possibile sollecitudine.

TRICICLO MOTORE A DUE POSTI O MOTOCICLETTA CON UN SECONDO SEDILE STACCABILE.

Sig. Ascanio Colombo, Milano. — Lei mi sottopone il caso di un sedile montato su di un asse, il quale da una parte appoggia col perno in una ruota e dall'altra è congiunto alla motocicletta, mentre concorrono a mantenere la stabile congiunzione del sedile stesso alla motocicletta, altri due sicuri attacchi col telaio. Anzitutto io non chiamerei un tale sedile una vetturetta, perchè, avendo esso una ruota sola, non potrebbe sorreggersi da sè e non potrebbe essere trainato da un motore qualsiasi, locchè costituisce appunto il carattere d'ogni vettura o vetturetta per sè stante. Non è dunque che un sedile formante parte di quella data motocicletta colla quale solo può entrare in movimento.

Date queste premesse, non puossi parlare nè di rimorchio, nè di una maggior tassa: I) non di rimorchio, perchè il detto sedile non viene rimorchiato come una vetturetta qualsiasi attaccata alla motocicletta con funi metalliche o in altra simile guisa, per modo che la difficile e lenta trasmissione del movimento dal motore ad essa ne rende giustificato il divieto per le vie d'una popolosa città; ma esso è invece solidamente e direttamente congiunto alla motocicletta, così da formarne un tutto solo, e i movimenti della motocicletta sono contemporaneamente fatti dal sedile, così da doversi insomma considerare un complesso unico, una macchina unica. In tali condizioni di cose la macchina è nulla più che un triciclo con due posti; tanto è ciò vero che puossi guidare la

motocicletta stando sul sedile di fianco, anzichè sul sedile proprio della motocicletta, ciò che non si potrebbe certo fare nelle vetture rimorchiate. Ma anche prescindendo da ciò, è certo che in questo caso per l'intima, diretta e solidale congiunzione del sedile colla motocicletta, esso non può considerarsi in nessun modo alla stregua delle vetturette rimorchiate. Bensì dovrà in complesso dirsi un triciclo o quanto meno una macchina o apparecchio assimilabile ai velocipedi, secondo l'espressione usata dalla legge 22 luglio 1897, all'art. 1 e all'art. 7, e deve avere libera circolazione a norma dell'art. 1 del regolamento 16 dicembre 1893 (vedi *Annuario* 1903, vol. II, pag. 14-16; II). — Neppure è da parlarsi d'una maggior tassa. L'art. 1 della legge 22 luglio 1897, mentre fissa la tassa di L. 10 per i velocipedi da una persona e di L. 15 per quelli di più persone, per le motociclette dice semplicemente: « la tassa è di L. 20 per le *macchine o apparecchi assimilabili* ai velocipedi messi in moto con motore meccanico ».

Ora non è a dubitare che, nel silenzio della legge, debba interpretarsi che le L. 20 siano una tassa fissa tanto per le motociclette ad una o più persone, quanto per gli apparecchi assimilabili ai velocipedi mossi meccanicamente, siano ad una che a più persone. E ciò perchè non è ammissibile che il legislatore non abbia preveduto il caso di motociclette e simili apparecchi a più persone, avendo parlato di velocipedi a più persone nell'alinea precedente dello stesso articolo; perchè, secondo l'aforismo di diritto, che *ubi lex noluit tacuit, ubi voluit dixit*, devesi intendere che il legislatore non abbia voluto stabilire altra maggior tassa; perchè trattandosi di legge fiscale, deve interpretarsi restrittivamente; perchè infine, qualora l'Ufficio metrico volesse applicare una maggior tassa, oltrecchè andare contro la legge, si troverebbe privo di qualsiasi criterio tassativo e dovrebbe quindi astenersi.

Non contemplo poi neppure il caso che il comune volesse colpire il sedile staccabile con una speciale tassa uso vetture, perchè sarebbe altrettanto inconcepibile quanto il considerarlo una vetturetta rimorchiata. Ho già sopra accennato come nè di vettura, nè di rimorchio esso non abbia i caratteri, e quindi inqualificabile sarebbe da parte del Comune una simile tassazione. Comunque, presentemente non essendovi apposita classificazione nei regolamenti comunali, non potrebbe elevarsi alcuna contravvenzione in proposito.

Concludendo; trovo che avevano perfettamente ragione quei due sorveglianti che, a sua domanda, al passaggio d'un tale triciclo, le risposero che, non essendovi rimorchio, non potevano presentemente fare alcuna eccezione. E così mi auguro che anche per il futuro non se ne facciano, e che non arrivi alcun illogico ordine in contrario, il che sarebbe deplorevole sotto ogni riguardo.

AUTOMOBILI — TARGA.

Sig. Vincenzo Ravizza, Arcore. — La osservazione fatta alla targa del suo automobile e la minaccia di elevarle contravvenzione, se non si mette in regola, è semplicemente ridicola. Innanzi tutto la latta smaltata non è che ferro stagnato e poi smaltato; quindi non si capirebbe davvero perchè quella guardia potesse pretendere che le targhette siano di ferro smaltato (secondo la legge, come essa Le disse) e non di latta smaltata, pena la contravvenzione! Ma il più comico è che il decreto 5 marzo 1903, all'art. 1 (v. pag. 82 dell'*Annuario automobilistico*, che sta per uscire) non parla affatto di *ferro* smaltato, ma solo di *targa fissa di* **metallo** *smaltato in bianco*, ecc.

Lo zelo quindi di quella guardia non si spiega che coll'art. II di detto decreto, il quale commina una forte ammenda a chi non osserva l'art. I, e certo ha fatto fare a quella guardia dei rosei progetti di facile guadagno. Meno male che questa volta la dicitura del decreto non lascia dubbi!

VELOCIPEDI DI NOTTE.

Se sprovvisti di fanale, devono essere condotti a mano (art 4 reg. 16 dicembre 1897; v. *Annuario* 1903, vol. II, pag. 16). Nessun comune può far elevare contravvenzione contro chi di notte conduce a mano una bicicletta senza fanale, pretendendo che la bicicletta debba ugualmente esserne fornita. — E' una chiara conseguenza dell'art. 4 e dell'art. 13 del regolamento ora citato.

TARGHETTA DI VELOCIPEDI PERDUTA, RUBATA O MANOMESSA.

La spesa di una nuova targhetta è a carico del proprietario della bicicletta, salvo rivalsa contro chi gliel'abbia rubata, perduta o manomessa.

TARGHETTA ROTTA O SPARITA IN FERROVIA.

Diritto all'indennizzo dall'amministrazione ferroviaria. Vedere, sul modo di presentare i reclami, a pag. 281 della *Rivista*, anno 1901; e sul modo di fare la spedizione a pag. 34 e seguenti dell'*Annuario* 1903, vol. II.

FRA BICICLETTE E MULI.

Se il biciclettista ha seguite tutte le norme di prudenza e di legge, non è responsabile dei danni causati da un mulo; tanto meno se il mulo era giovane e se aveva una speciale paura delle biciclette.

Il capo Sezione Legale
Avv. BERNARDO GARBATI.

Comunicati e notizie del Touring

Esposizione di Bologna.

Alla Esposizione di Bologna il Touring Club Italiano, oltre ad un diploma speciale d'alta benemerenza, ottenne la grande medaglia d'onore dal Ministero della Pubblica Istruzione.

Le pubblicazioni del Touring
in deposito presso le principali librerie del Regno.

Abbiamo annunciato nel numero precedente che la direzione del Touring ha concesso il deposito generale delle sue pubblicazioni alla spett. *Ditta G. B. Paravia* (Torino, Roma, Milano, Firenze, Napoli), la quale a sua volta le ha date in deposito ai suoi molti corrispondenti e colleghi librai.

Il servizio per i librai verrà completamente ed esclusivamente fatto dalla *Ditta G. B. Paravia*.

I soci del Touring, presentando all'atto dell'acquisto la tessera sociale vidimata e col francobollo dell'annata in corso, goderanno presso i detti librai dello sconto del 25%.

Ecco un primo elenco dei depositi fatti e funzionanti:

Torino	**G. B. Paravia e C.**	Via Garibaldi, 23
Torino	F. Casanova e C.	Piazza Carignano
Torino	Renzo Streglio e C.	Gall. Subalpina
Parma	Battei Luigi	Libreria
Bergamo . . .	Bolis Fratelli	„
Bergamo . . .	Conti Cesare	Libreria
Siena.	Gati Ignazio	„ Via di Città
Firenze	**G. B. Paravia e C.**	Via Tornabuoni
Firenze	Seeber B. succ. Loescher	Libreria
Bologna	Zanichelli Nicola	„
Bologna	Beltrami Luigi	„
Lecco.	Grassi Fratelli	„
Udine.	Gambierasi Paolo	„
Udine.	Tosolini Fratelli	„
Pistoia	Pagnini Domenico	„
Lugano	Arnold Alfredo	„
Vicenza	Galla Giovanni	„
Brescia	Castoldi Enrico	„
Verona	Cabianca Remigio	„
Chiavari. . . .	Success. G. L. Borzone	„
Como.	Vittani R. E.	„
Como.	Omarini Vittorio	„
Como.	Mazzoletti L. R.	„
Como.	Ostinelli F. di C. A.	„
Livorno	Libreria Belforte	Via Vitt. Eman.
Livorno	Giusti Raffaello	„
Treviso	Zoppelli Luigi	Libreria
Treviso	Brusoni Giulio	Via Calmaggiore
Messina	Principato G.	Libreria
Modena	Vincenzi G. T. e Nipoti	
Venezia	Serafin Stefano	Via 2 Aprile 5050
Genova	Libreria già Sordomuti	„
Genova	Giovanni Ricci e C.	Gall. Mazzini
Cuneo	Salomone Giuseppe	Libreria
Verona	Drucker Fratelli	„
Palermo	Sandron Remo	Editore
Milano	**G. B. Paravia e C.**	Gall. De Cristoforis

Milano . . .	Bocca Fratelli	Corso Vitt. Eman., 21
Novara	Miglio Fratelli	Libreria
Chiavenna . . .	Gaj Massimo	"
Reggio Emilia. .	Ferrari Domenico	"
Padova	Draghi Angelo	"
Alessandria. . .	Tasso Emilio	"
Roma.	**G. B. Paravia** e C.	Piazza SS. Apostoli
Roma.	Bossi Ulderico	Corso Umberto I, 104
Aosta.	Brivio Giuseppe	Libreria
Napoli	**G. B. Paravia** e C.	Via G. Sanfelice
Bari	G. Laterza e F.	Libreria

Annuario dell'Automobilismo.

È uscito l'*Annuario dell'Automobilismo*, pubblicato dal Touring Club Italiano.

E' un volume di 600 pagine, e contiene le indicazioni necessarie all'automobilista ed al motociclista che viaggia nel Regno e regioni finitime.

Il lavoro è riuscito assai più voluminoso di quanto si prevedeva; e perciò il prezzo del volume è portato a **£. 5** per i non soci, e a **L. 2,50** per i **soci del Touring;** prezzo pur sempre eccessivamente basso, viste le spese che si dovettero incontrare e le difficoltà di ricerca e compilazione necessarie per fornire un lavoro degno del Touring.

Per quanti si sono sottoscritti anteriormente al primo settembre 1904, il prezzo resta naturalmente quello fissato in precedenza.

Inviare le ordinazioni al Touring, Monte Napoleone, 14, Milano.

Guide di linee ferroviarie.

Il Touring ha intrapresa la pubblicazione di *Guide di linee ferroviarie.*

Ciascuna guidina descrive una linea di circa 150 chilometri; ed è fornita di carta geografica (appositamente eseguita dall'Istituto Geografico Militare), abbellita da numerose vignette (che riproducono i principali monumenti che si vedono lungo la linea, i ritratti dei principali personaggi dei quali si parla), e chiusa in elengante copertina policroma.

Le guide si pubblicano a gruppi di tre.

E' pubblicato il primo gruppo. *I gruppo :*

1. Milano-Torino. - 2. Milano-Bologna - 3. Milano-Verona.

Sta per essere pubblicato il *II gruppo:*

4. Milano-Genova. - 5. Genova-Spezia. - 6. Genova-Ventimiglia.

Si pubblicherà in seguito il *III gruppo :*

7. Verona-Venezia. - 8. Venezia-Bologna. - 9. Bologna-Firenze.

Per altre guide sono già avviati i lavori.

Ogni Guida costa cent. 50; i soci del Touring possono però avere franco di porto un intero gruppo di tre guide, inviando al Touring L. 1.

Commissione strade.

La Commissione per il miglioramento delle strade, nominata dal Touring, si è attivamente accinta al lavoro.

Essa ha indetto intanto due concorsi, dei quali diamo qui brevemente notizia, avvertendo che chi desidera avere su di essi maggiori particolari, li avrà tosto chiedendogli al Touring, via Monte Napoleone, 14, Milano.

MONOGRAFIA SULLE STRADE. — È aperto il concorso per una monografia sulle condizioni delle strade provinciali e nazionali d'una qualsiasi delle provincie del del regno. Il lavoro deve occuparsi dello sviluppo della rete stradale, accennando anche alle strade in costruzione e progetto; del sistema amministrativo e tecnico di manutenzione, ecc. Termine improrogabile per la presentazione dei lavori, 31 maggio 1905. Premî in danaro e diploma d'onore.

MANUALE DEL CANTONIERE. — Allo scopo di fornire agli operai addetti alla manutenzione delle strade, una raccolta delle norme da seguirsi per ridurre e mantenere in buono stato le strade in ghiaia o pietrisco, è aperto un concorso per la compilazione d'un manuale pratico per il cantoniere stradale, con premî in danaro. Termine improrogabile per la presentazione dei lavori, 30 aprile 1905.

***

Il presidente del Touring ha diramato, alle autorità ed a molte egregie persone, una circolare per ricordare quanto il Touring ha fatto e quanto intende fare per la viabilità e per annunciare la nomina della Commissione strade.

Dice fra altro:

« Esporre ora quale sarà il programma di questo Comitato, il quale è appena costituito, spiegare in quale modo esso intenderà sviluppare la sua azione, sarebbe prematuro. Si può però fin d'ora affermare che il concetto informativo di quest'azione nelle sue grandi linee dovrà essere quello di contribuire sotto forma di studî, di inchieste, di concorsi, di premi ecc. ad interessare le principali amministrazioni che hanno governo di strade nell'esame e nella risoluzione dei molteplici problemi diretti allo scopo di conseguire il miglioramento della viabilità, nell'interesse dell'agricoltura, dell'industria, del commercio e di quel turismo che, forte dei meravigliosi progressi di questi ultimi tempi, richiama italiani e stranieri a percorrere in ogni senso il nostro bel Paese per goderne gli splendori di natura e d'arte.

« Ma per svolgere tale ardito programma è necessario che il compito, di cui il Touring non si dissimula le gravissime difficoltà, sia reso meno aspro e difficile dalle Amministrazioni e dai funzionari tutti, in modo che dall'opera comune rivolta al comune intento, possa derivarne qualche risultato pratico e concreto.

« E' una corrente di rapporti continui che dovrebbe stabilirsi fra le varie Amministrazioni e il Touring, realizzando così anche in Italia quel fortunato innesto dell'iniziativa privata sulle pubbliche amministrazioni che già in altre nazioni, in questo come in altri campi, ha dato risultati splendidi ed inaspettati ».

In seguito a questa circolare sono già pervenute al Touring molte lusinghiere lettere d'incoraggiamento, con promesse di appoggio.

CONSOLATO

DECIMONONO ELENCO CONSOLARE
per il biennio 1903-1904
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio

Abbiategrasso . . .	Colombi Michele.
Adria	Visentini Giulio.
Albino	Carrara Ambrogio.
Albizzate	Della Torre Vittorio.
Barberino di Mugello .	Manescalchi dott. Giuseppe.
Bolzaneto	Lamoitié Alberto G.
Casaluce	Comella Giuseppe.
Castelcovati	Secchi Carlo.
Castelnuovo Monti .	Minguzzi Luigi.
Cerea	Bertolazzi Edoardo.
Fivizzano	Paolucci Antonio.
Forte de' Marmi . .	Giorgini Alessandro.
Gemona	Gropplers de Troppenburg conte Bulfardo
Manerbio	Bonera rag. Enrico.
Minerbe	Giacomelli Guido.
Paesana	Alberione Stefano.
Parma	Barbugli Antonio.
»	Sanvitale conte Giovanni.
Pieve di Cadore . .	Zuliani Augusto.
Pontremoli	Giuliani avv. Antonio.
Rivarolo Ligure . .	Molinari Ettore.
S. Sepolcro	Donetti avv. Ettore.
Sordevolo	Vercellone Gregorio.
Virle Piemonte . . .	Valentino Tommaso.
Zelarino	Vianello Pietro.

ESTERO.

Liegi	Conti Barbaran Pietro.
Tien-tsin	Chieri rag. Virginio.

CONSULENTI LEGALI

NOMINE A CONSULENTI

pel biennio 1903-1904

in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Lonigo . . . . . . Carlo d'Agnolo, avv. Vallano, via S. Fermo, 58.
Mirandola . . . . . Lolli avv. Attilio, via della Bassa, 161.
Rubiera . . . . . Pattacini avv. Roberto, via Emilia.
Vittorio . . . . . De Cicolla avv. Giuseppe Costantino, via Cavour.

SEZIONE MEDICA

MEDICI DEL T. C. I.

Ventesimo elenco pel biennio 1903-1904

in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio

Carpi . . . . . . Caleffi dott. Massimo, via Borgoforte, 10.
Castelletto Scazzuso . Castelli dott. Luigi.
Cortemaggiore . . . Barabaschi dott. Goffredo.
Modena . . . . . Salotti dott. Giuseppe, via Emilia, 14.
Montepulciano . . . Gianotti dott. Benvenuto, via Garibaldi, 2.
S. Bonifacio . . . . Ceola dott. Tiberio.
S. Remo . . . . . Bosio dott. Giuseppe, corso Umberto, 5.

FARMACISTI.

Suzzara . . . . . Farmacia di Rossi Armando.
Martellago . . . . » » Benvegnù Amedeo.
Tocco Casauria . . » » Di Giulio Eugenio.

Errata-corrige.

A *Rivista* N. 8, leggere nell'elenco farmacisti: Farmacia del dottor Severi Filippo, non farmacia Mazza.

Meccanici del T. C. I.

Decimosettimo elenco.

Seconda categoria.

Cagliari . . . . . Ditta De Fraja Teobaldo C. piazza Yenne, 4.
Casalmonferrato . . » Pricca Carlo C. baluar. 25 Marzo, 23.
Gazoldo . . . . . » Piuma Achille C. via delle Chiese, 18.
Livorno . . . . . » Baroncini Amelio M.C. piazza Carlo Alb.. 5.
Milano . . . . . . » Malinverni Vitt. e Albertella Arn. M. C. corso Buenos Ayres. 17.
Vittorio Veneto . . » Masetti Giuseppe C.

Terza categoria.

Velletri . . . . . . Ditta Petrolati Luigi Via Vittorio Em. 371.

Errata-corrige.

Civitavecchia. . . . Meccanico affiliato Arduino Battaglini e non Ditta De Stefani e Battaglini.

Soci quinquennali

ITALIA.

Invernizzi rag. Giov. Battista, Binasco — Cocchi Arnaldo, Bologna — Frova Luigi, Codroipo — Bettoni Battista, Lomazzo — Romano Gino, Padova — Zino Ottavio, Savona.

ESTERO.

Giovannone Valentino, Montevideo.

TOTALE al 15 agosto 1904 N. 1237.

Soci benemeriti.

Chieti: Massangioli Carlo. — Crocetta Trevignana: Guarda Ferruccio. — Firenze: Borgioli Giulio. — Iglesias: Rodriguez Aurelio — Montebelluna: Raffaelli Cesare di Luigi. — Morbegno: Tarabini Dino. — Prato: Coppini Fausto. — Sagra di S. Michele: Giacosa Ercole. — S. Roque: Amosso Mario. — Savona: Maffiotti Giuseppe. — Siena: Bratto Martino. — Spezia: Carlotti Gaetano. — Torino: Bertolè Lodovico. — Viggiù: Rasetti Gaetano.

TOTALE al 15 agosto N. 748

Alberghi affiliati al T.[1]

Ventiduesimo Elenco

(*Vedi il Ventunesimo nella* Rivista *di luglio*).

LIVORNO — *Alb. Inghilterra e Campari*, cat. *B* — cam. verso strada I p. 3, II e III p. 2,50; interne 2; pasti 1 - 2,50 - 3,50. Ristorante con lista coi prezzi. Per il personale di servizio cam. 1,50. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 3 automobili.

PRATO IN TOSCANA — *Alb. Caciotti Stella d'Italia*, cat. *C* — cam. verso strada I p. 2, II p. 1,50, a due letti I p. 3, II p. 2,50; interne 1,25, a due letti 1,75; pasti 0,40 - 2 - 2,50. Ristorante con lista coi prezzi. Per il personale di servizio camera 1. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 3 automobili.

RIMINI — *Alb. Aquila d'Oro*, cat. *B* — cam. I p. 3, II p. 2,50; pasti 1 - 2,50 - 4. Ristorante senza lista con prezzi. Per il personale di servizio cam. 2. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per automobili.

SIENA — *Alb. Aquila Nera*, cat. *B* — cam. 2,50; pasti 0,80 - 2,50 3,50. Ristorante con lista con prezzi. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 2 automobili.

— *Alb. pensione Lancetti con succursale Alb. Tre Donzelle*, cat. *C* — cam. I p. 2, II p. 1,50, a due letti I p. 3, II p. 2,50; pasti 0, 50 - 1,75 - 2,50. Per il personale di servizio cam. 1. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per automobili.

TARANTO — *Alb. del Pellegrino*, cat. *C* — cam. 1,50, a due letti 2,50; pasti 0,50 - 1,75 - 2,50. Ristorante con lista senza prezzi. Per il personale di servizio cam. 1. — Pensione completa 4. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per autom.

URBINO — *Alb. Rist. Italia*, cat. *C* — cam. 2; pasti 1 - 2,50 - 4. Ristorante con lista senza prezzi. Per il personale di servizio cam. 1. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 2 automobili.

VITERBO — *Grand Hôtel*, cat. *B* — cam. verso strada I p. 3, II p. 2, III p. 1,50, a due letti I p. 4,50; interne I p. 1,50, II e III p. 1,25; pasti 0,60 - 2 - 3. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per automobili. I prezzi delle camere subiscono un lieve aumento nei giorni di Fiera e la Festa patronale.

Avvertenza. — Nell'*Annuario* 1904 e nella *Rivista* di febbraio fu pubblicato nelle notizie del comune di S. Maria (Val Vigezzo) all'Albergo delle Alpi: caffè e latte 0,50 invece di 0,80.

N.-B. — La Guida-orario estiva 1904 della ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo porta a pag. 75 un avviso di un certo Albergo Corona Reale a Viù colla dicitura " affiliato al Touring Club e sconto ai signori soci „.

Avvertiamo i nostri soci che il Touring Club Italiano non ha fino ad oggi affiliato alcun albergo in tale località.

(1) Le indicazioni col numero romano indicano i piani degli alberghi, quelle coi numeri arabi, i vari prezzi per i singoli piani.
Sotto la denominazione di pasti s'intendono il caffè e latte completo, colazione e il pranzo; nei prezzi indicati è sempre compreso il vino.

Affiliamenti benzina.

Quinto elenco.

225. ALESSANDRIA — **Bruzzone Mario**, *piazza Garibaldi*, 3, Motocicli, Automobili. — Benzina: 695/700 L. 1 chg. — Orario: feriale, dalle 7 alle 19; festivo, dalle 7 alle 12: recapito, per le ore di chiusura, presso l'Ufficio Postale, piazza Garibaldi, 3.

226. BARLASSINA — (Comune aperto) — **Giovanni Vago**, Droghiere e Salumiere. — Benzina: 695/700 L. 1 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 7 alle 21.

227. BOBBIO — (Comune aperto) — **Rossi Vittorio**, Privativa, *via Garibaldi*, 22. — Benzina: 695/700 L. 1,35 chg. per quantità inferiore a 12 chg.; per quantità superiore L. 1,25 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 8 alle 22; recapito, per le ore di chiusura, nell'abitazione sopra il negozio.

228. BRACCO (Moneglia) — (Comune aperto) — **Ameghino Davide**, *via Provinciale Genova-Spezia*, 5. — Benzina: 695/700 L. 1,20 al chg. — Aperto giorno e notte.

229. CHIUSI — (Comune aperto) — **Alessandro del fu Domenico Rettori**, Velocipedi, *via Porsenna*. — Benzina: 695/700

L. 1,10 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 21; recapito, per le ore di chiusura, nell'abitazione sopra il negozio.

230. GARESSIO — **Piovano Giovanni**, Hôtel Garessio, *via Garibaldi, 1.* — Benzina. 695/700 L. 1,10 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 23; per la notte, suonare il campanello al portone d'entrata.

231. GENOVA — **De Pasquali Romolo**, Garage, *via Roma, 34.* — Benzina: 670/680 L. 0,95 chg. — Aperto giorno e notte.

232. GENOVA — **Viacava e C.**, Drogheria, *via Sottoripa, 19* (piazza Caricamento). — Benzina: 680 690 L. 0,95 chg.; ritirandone almeno due latte fuori dazio L. 0,90 chg. — Orario: feriale, dalle 7 alle 19; festivo, chiuso; recapiti, Hôtel Smith o Albergo Unione, piazza Campetto.

233. ISOLA DELLA SCALA — (Comune aperto) — **Cipriani Luigi**, Salumeria e Drogheria, *piazza Vittorio Emanuele II.* — Benzina: 695/700 L. 1,05 chg. — Aperto giorno e notte.

234. LUCCA — (Fuori cinta daziaria) — **P. Malerbi e C.**, Drogheria, *borgo Giannotti, 1.* — Benzina: 680/690 L. 1 chg. — Orario: feriale, dalle 7 a un'ora dopo il tramonto; festivo, dalle 7 alle 12; recapito, per le ore di chiusura, presso l'abitazione del signor Lorenzetti sopra il negozio.

235. MILANO — **Auto Garage Milan, ved. I. Ottolini**, *via Vivaio, 12.* — Benzina: 695/700 L. 1 chg. — Aperto giorno e notte.

236. MILANO — (Fuori cinta daziaria) — **E. Bianchi**, Garage, *via Nino Bixio, 21.* — Benzina: 695/700 L. 1 chg. — Aperto giorno e notte.

237. MILANO — **Edoardo Bietti**, *via S. Nicolao, 2.* — Benzina: 670/680 L. 0,98 chg.; 695/700 L. 0,90 chg. — Orario: feriale, dalle 6,30 alle 19; festivo, dalle 6,30 alle 12; recapito, per le ore di chiusura, in via S. Giovanni sul Muro, 37.

238. MILANO — **Ceirano e C.**, Garage, *porta Tenaglia, 9.* — Benzina: 695/700 L. 0,95 chg. — Orario: feriale, dalle 7,30 alle 18,30; festivo, dalle 7,30 alle 12; per le ore di chiusura, rivolgersi al custode abitante nella stessa casa.

239. MILANO — **Fabbre e Gagliardi**, Garage, *piazza Macello, n. 21-23.* — Benzina: 695/700 L. 1 chg. — Aperto giorno e notte.

240. MILANO — **Nazari Gorla e C.**, *via Dante, 9.* — Benzina: 670/680 L. 0,98 chg. — Orario: feriale, dalle 8 alle 18; festivo, dalle 8 alle 12.

241. MILANO — **M. Türkheimer**, Garage, *via Lambro, 4.* — Benzina: 695/700 L. 1 chg. — Aperto giorno e notte. Piccolo deposito nel negozio in via Orefici.

242. NOVI LIGURE — **Agenzia Fornara**, Articoli ciclistici, *via Girardengo, 3.* — Benzina: 695/700 L. 1,15 chg. per quantità inferiore a 20 chg.; per quantità superiore L. 1,05 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 22.

243. OULX — (Comune aperto) — **Orgeas Pietro e Figlio**, Officina meccanica, *via Sauze d'Oulx, 14.* — Benzina: 695/700 L. 1,10 al chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 5 alle 20.

244. POGGIO RUSCO — (Comune aperto) — **Drogheria Fregni Augusto e F.llo**, *via Maggiore, 63 A-64.* — Benzina: 695/700 L. 1,05 chg. — Orario: feriale e festivo, dall'alba al tramonto.

245 SUSA — (Comune aperto) — **Farmacia Roberto Abbà**. — Benzina: 695/7 o L. 1,10 chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 7 alle 22; recapito, per le ore di chiusura, nell'abitazione sopra il negozio.

Elenco dei Candidati

a soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 15 luglio al 15 agosto 1904

Soci vitalizi. (*)

MANTOVA, conte onor. Gaetano Bonoris — MILANO, ing. Carlo Tarlarini — ROMA, conte Giuliano Gherardi Terzi — CASTIONE (Treviso), conte Piero Manfrin — CHIVILCOY (Repubblica Argentina), Tito Vezio Pistolesi.

Soci annuali. (**)

ALESSANDRIA. — Cacciabue prof. Secondo.
Acqui. — Cravino Giuseppe, Pastorino Mario.
Casale Monf. — Deccio Enrico, Negro Alfredo, Passerone Attilio.
AQUILA. — Schenardi cap. Carlo Maria.
Avezzano. — Resch Antonio, Rosati Giuseppe, Scritti Ettore.
Bussi. — D'Angelo Giovanni.
Pizzoli. — Pieragostini Vittorio.
Popoli — Di Giampietri Giandomenico, Gizzarelli Pasquale.
Rasciale. — D'Alessandro dott. Alfonso.
AREZZO. — Azzi Mario.
Porto S. Giorgio. — Ciccarelli Achille.
BELLUNO. — Saviane Ottorino.
Feltre. — Pompeati prof. Arturo.
Pieve di Cadore. — Zivelonghi Gerolamo, Zuliani rag. Augusto.
BERGAMO. — Lupi conte Paolo, Robert Vittorino, Suardo conte Giacomo.
Romano. — Cavagnari Giuseppe.
Villa d'Ogno. — Steffenoni dott. Battista.
BOLOGNA. — Bernardi Giovanni, Boni Umberto, Ceraso Umberto, Cesari Mario, Sarti Feder.
Imola. — Zappi Recordati conte Giovanni.
BRESCIA. — Benasaglio Filippo, Biglione di Viarigi Aristide, Borghetti Alessandro, Borghetti Francesco, Borra Luigi, Capretti Angelo, Carini Domenico, Conter Angelo, Dalla Volta Ernesto, Fugini Giuseppe, Manzoni Giuseppe, Martinelli Angelo, Morandi Emilio, Salvi G Batt., Testori Angelo.
Castrezzone. — Giacomini Pierandrea.
Lonato. — Morandi Giovanni.
Pontoglio. — Ferrari Agostino.
S. Bartolomeo. — Beccalossi Felice.
Vobarno. — CASAROTTI CHIARINA.
CAGLIARI. — Dessy Raffaele, Manzini dottor Giovanni.
Bosa. — Contini dott. Pietro.
Domusnovas. — Pittau not. Antonio.
Guspini. — Pau Sebastiano.
Iglesias. — Boldetti Pietro, Manca Alfonso.
Oristano. — Pace Raffaele, Secchi Giovanni.
Rosas. — Battilocchi Roberto.
Siurgus. — Thorel Carlo.
Villacidro. — Murgia dott. Ignazio.
CAMPOBASSO. - *Agnone.* — GANDOLFI SAVASTANO ESTHER, Paolantonio Franco, TIRONE GIACCIO CAMILLA.
CASERTA. - *Nola.* — Paternò del Cugno barone Enzo.
Sparanise. — Leardi Francesco, Mesolella Salvatore.
CHIETI. — Mammarelli ing. Giulio.
S. Valentino. — Donati Valentino.
COMO. — Noseda Dei Antonio.
Albiolo. — Civelli Cirillo.
Barasso. — Rossi Leonida.
Cantù. — Marelli Edoardo.
Caslino Lomazzo. — Marinoni Francesco.
Gavirate. — Centanaro Giovanni.
Gemonio. — Arioli Carlo, Corda Giovanni.
Germignaga. — Reggiori Battista.
Induno Olona. — Viscontini Emilio.
Luino. — Gervasini avv. Uraldo.
Merate. — Sala ing. Federico.
Mozzate. — Ceriani Giovanni.
Varese. — Nicora Giovanni.
CREMONA. — De Micheli Enrico, Soresini rag. Paolo.
Castelleone. — Bottelli Innocente.
Torre di Pianengo. — Zimmerman Battista.
Demonte. — Muratore Alessandro.
Mondovì. — Bosio avv. Fiorenzo Luigi, Pettiti Giovanni.
Saluzzo. — Chiabrero Luigi.
FERRARA. — Barbantini Gino, Ferrini capitano Tazio, Pisa Francesco.
Codigoro. — Dansi Francesco.
FIRENZE. — Banti Gioachino, Baracchi Antonio, Bianchi Alfredo, Ciani Guido, della Gherardesca conte Walfredo, Farinola Gentile avv. Folco, Foresi Ernesto, Houghton Edmondo, Lombardi Eurialo, Manaresi Francesco, Michelozzi avv. Alessandro, TARCHIANI FRASSATI ESTER, Torrigiani march. Filippo.
Barberino di Mugello. — Buti Alfredo, Cini Ugo, Focacci dott. Pietro, Piccardi Pietro, Tei Luigi.
Borgo S. Lorenzo. — Conti Pietro.
Calenzano. — Mannini Settimio.
Castelfiorentino. — Masetti conte Pier Pompeo, Tinti Guido.
Dicomano. — Gherardelli Arnolfo.
Gagliano. — Mariotti dott. Zanobi.
Prato. — Caciotti Ottavio, Cuicci Anchise, Fiorelli Ferdinando.
S. Marcello Pistojese. — Druetti Dino.
S. Croce sull'Arno. — Lucarelli Giuseppe.
FOGGIA. — Di Montemayor Alfredo.
GENOVA. — Aymerito Andrea, Canali Camillo, Canepa Giovanni, Casalini Anacleto, Cicaglio Aristide, Fiorini Angelo, Garelli Felice, Graffonara rag. A., Lertora Marcello, Mainetto Costantino, Società Ciclistica Velo Club.
Altare. — Bordoni Pompeo, Saroldi Ermanno.
Chiavari. — Questa avv. Emilio.
Corniglianο Lig. — Ricci Santo.
Pietra Ligure. — Ghersi Giuseppe.
Rapallo. — Lugaresi Luigi.
Savona. — Tissoni avv. Luigi, Valente Eugenio, Zino Ottavio.
Spezia. — Drovandi Cesare.
Voltri. — Tegami Tito Manlio.
GROSSETO. - *Massa Marit.* — Grilli avv. Umberto.
Orbetello. — Barabesi Giuseppe.
LECCE. - *Taranto.* — Tarantino Cesare.
LIVORNO. — Oliva Leonardo.
LUCCA. — Nelli Jacopo.
Forte dei Marmi. — Fioriοli Eusebio, Franceschi Achille, Giorgini nob. Vittorio.
Vallecchia. — Masini Luccetti nob. Pietro.
MANTOVA. — Bermond dott. Carlo, Bonoris conte Gaetano, Campana Umb., Pieragostino cav. Scipione, Viterbi Attilio.

(*) *Art. 5 dello Statuto:* I soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'estero. — (**) *Art. 6 e 9:* I soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12:* Il Consiglio non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai soci, invierà al candidato la tessera di riconoscimento.

Castiglione Stiviere. — BATTAGLIA CAVAZZUTTI ORSOLA. Calzolari dott. Colombo.
Marmirolo. — Rossetti Renato.
Mosio. — Casalini Marcello.
Ostiglia. — Biancardi Antonio, Carreri Antonio.
MASSA CARRARA. - *Pontremoli.* — Cerri Gian Carlo, Giuliani avv. Antonio.
Fivizzano. — Clementi Giuseppe.
MESSINA. — Pisani dott. Giuseppe, Pulejo Silvestro.
Novara Sicula. — Lo Preti avv. Domenico, Stancanelli Gius. Orlando.
S. Teresa di Riva. — Sestilio Pandolfo.
MILANO. — Aliprandi Marlo, Arpesani ingegner Cecilio, Baccolo rag. Guido, Baj Marino, Bardone Arturo, Barutta Angelo, Bassi Riccardo, Basso Michele, Beati Felice, Bergna Francesco, Bernasconi Carlo, Besozzi Amato, Bigatti Antonio, Boccalari dott. Enrico, Borletti rag. Senatore, Borromeo conte Febo, Bottelli Alfio, Bottelli Giuseppe, Cajani Egidio, Carlucci ragionier Pietro, Cavallotti Luigi, Cella Giuseppe, Cirla Antonio, Coletti Attilio, Colombo Cesare, Consonni Carlo, Conti Guglielmo, Cusani Paolo, Daelli Mirocleto, de Lama Aroldo. de Rozzi Eugenio, Drini ing. Giulio, Facheris avv. Arrigo, Folli Vittorio, Fraccaroli Enzo. Gallavresi rag. Luigi, GALLI PIA, Gioja Carlo, Levi rag. Adolfo, Magni rag. Enr., Majret Henry, Maltecca Ismaele, Mambretti Francesco, Marchesi Achille, Marliani Carlo, Marini Enzo, Martinottl Edoardo, Milanese Cirto, Molinati dottor Angelo. Moro Riccardo, Motta Gherardo, Negri Vincenzo, Nolli Piero, Oriani Carlo, Perelli Erminio, Pirovano Angelo, Poggi Anacleto, Porta Luigi, Prevosti ing. Enrico, Riva Giuseppe, Rossi Giuseppe, Saglio rag. Ettore, Salvi rag. Carlo, Schwarz Ugo, Tarlarini ing. Carlo, Tenconi Luigi, Trasi Felice, Vaccarossa Battista, Vaghi Daniele, Zanotti Arturo, Zipoli Alberto, Zopfi Alfredo.
Busto Arsizio. — Castiglioni Angelo, Speroni Antonio.
Cervignano. — Patrizi dott. Enrico.
Gallarate. — Crespi Giulio, Fischer Giovanni, Oggioni Luigi.
Gerenzano. — Società Ciclistica « Velox ».
Lodi Vecchio. — Castoldi Arnaldo.
Meda. — Vergani Paolo.
Monza. — Masnada Gino.
Mulazzano. — Griffini Alessandro.
Saronno. — Viganotti Mario.
Trezzano. — Manzoni Angelo.
Virolo. — Castoldi Carlo.
MODENA. — Caselli Antonio, Delle Donne Gius., Preci Augusto, Rangoni Macchiavelli march. Lotario, Sacerdoti Mario.
Carpi. — Cerretti Emilio, Ferrari Giovanni.
Finale Emilia. — Bacilieri Annibale.
Mirandola. — Basaglia avv. Confucio, Zanardi dott. Pasquale.
Montale. — Basinghi Vittorio.
Spilamberto. — Muratori Leopoldo.
NAPOLI. — Blum Giorgio, Esposito Mario, Gambuli Attilio, Magliocco Vincenzo.
Bagnoli. — Masullo Adolfo.
NOVAVA. — Bevilacqua Carlo, Bocci dottor Dante, De Bernardi Alfredo, Gallo Lorenzo, Porcelli Romano.
Biella. — Dubois Giuseppe
Borgosesia. — Bertollni Giovanni, Corbella rag. Pompeo, Fagnola Pietro, Schiavi Paolo, Vallana Basilio.
Gattico. — Beretta rag Tesaldo.
Gozzano. — Avogadro Giuseppe, Ferrari Giuseppe.
Intra. — Viganotti Achille.
Isola S. Giulio. — Antonietti Antonio.
Ornavasso. — Baccaia dott. Luigi, Mazzoleni Tranquillo.
Pogno. — Morandi dott. Giovanni.
Vercelli. — Vitale Giuseppe.
PADOVA. — Maruti Angelo.
Bassanello. — Braghetto Siro.
Este. — Bolzonella Fortunato, Colombo Mario.
Montagnana. — Beltrame Carlo, Garbin G. B.
Saletto. — Caovilla Amilcare, Sperandio Giuseppe.
S. Martino di Lupari. — Agostini Giovanni.
PALERMO. — Mocco Benedetto.
PARMA. — Abbate Marescotti Paolo, Pallavicino march. Corradino, Pastorini ing. Riccardo, Restori dott. Francesco.
Fornovo. — Ferretti Rolando.
PAVIA. — Cartasegna rag. Ulrico, Gatti Mario Emilio, Gnocchi rag. Ettore.
Belgioioso. — Circolo Sportivo.
Cambiò. — Carnaschi Emilio.
Cassolnovo. — Bottigella Ciro, Cova Sandro, Delfrate Stefano.
Lomello. — Nicala geom. Tito.
Mede. — Chiarenza dott. Antonino, Damilano Emanuele.
PERUGIA. — Piccioni Elio.
Foligno. — Buffetti Berardi Arturo.
Monteleone d'Orvieto. — Mancinelli Ruggero.
PIACENZA. - *Fiorenzuola.* — Pastorini Tito, Pogliaga Ugo.
PISA. — Del Guerra Lionello, Salghetti ragionier Olinto.
Agnano. — Mei Omero.
PORTO MAURIZIO. — Olivieri Angelo.
Bordighera — Leoncini Francesco, Palombi Luigi, Reatti Benedetto.
Pieve di Teco. — Giaccheri G. Emilio.
Sanremo. — Marchese Giov. Tito.
Ventimiglia. — Rondelli Pietro Paolo.
POTENZA. - *Acquafredda.* — Marsicano Giovanni.
RAVENNA. - *Fognano.* — Ghezzi dott. Francesco.
Fusignano. — Tanoni Achille.
Lugo. — Contarini Domenico, Ghetti Giovanni.
REGGIO EMILIA. — Magnani Canzio, Soncini dott. Tobia, Tagliazucchi Amilcare, Vezzani Pratonieri conte Antonio.
Castelnuovo Monti. — Rabotti Ettore.
ROMA. — Boretti Giuseppe, Cacciami Aristide, Chiocchio Angelo, De Vecchis ing. Ineo, Esdra Riccardo, Ferrara ten. Edoardo, Giovanola Arturo, Imoberdof Francesco, Maccagno Federico, Ronzio Umb., Soria ingegner Eugenio, Terzi conte Giuliano Gherardo, Volkmann Arturo.
Acquapendente. — Lanari Giosafat.
Ferentino. — Gasparini dott. Enrico.
ROVIGO. — Ferrarese Luigi - Turolla avvocato Giuseppe.
SALERNO. — Galdo Vincenzo.
SASSARI. - *Buddusò.* — Pileri Giov. Antonio, Porcu Farris Filippo.
Ploaghe. — Biddau dott. Antonio.
Posada. — Corronca dott. Antonio.
SIENA. — Favi Guido, Palmieri Nuti nobile ten. Palmiero.
Chiusi. — Fusai Aldo.
SONDRIO. - *Morbegno.* — Giovannini Paolo, Molteni Albino, Pensa Giov., Rocca Luigi, Scalcini Fausto.
TORINO. — Aimone Sessera Pietro, Berruti Armando, Bertolino Alessandro, Boccaccio Federico, Bosco Giuseppe, Bourlot Ettore, Canavesio Giovanni, Cantarella avv. Alberto, Capriolio Giovanni, Carrier Edoardo, Casalegno Gius., Casana cav. Renzo, Cerruti Gius., CRIVELLI ROSA, De Agostini avv. Mario, Dogliotti Umb., Donati Renzo, Drouchat Ernesto, Durando Giov., Ferraris Giovanni, Griva prof. Giuseppe, Guglielminetti Guido, Jona Camillo, Jona Federico, Levi Riccardo, Luchino Ferdin., Magni Franco, Mattirolo Ernesto, Mollard avvocato Emilio, Napione Gust., Negrino Francesco, Orsini Ang., Quartara G. B., Roatta Mario, Rocca ing. Alfredo, Savio Ernesto, Pettinengo conte Eugenio, Podio Vittorio, Pugliese avv. Mario, Ubertalli Federico, Zanotti Arturo.
Courmayeur. — Chablaz avv. Cesare.
Cumiana. — Morello Edoardo.
Leyni. — Miglietti Luigi.
Pavone Canavese. — Longo Giovanni.
Rivarolo. — D'Ano Angelo Nico.
Settimo. — Bersano Mario.
TREVISO. — Benedetti Luigi.
Asolo. — Vivian Angelo Gino.
Caerano di S. Marco. — Siragna Giovanni.
Cornuda. — Serena Lorenzo.
Crocetta Trevig. — Bortolon Romano, Groppo Umberto, Magagnin Ruggero, Poloniato Antonio, Poloniato Giuseppe, Poloni Ferdinando, Torresan Virgilio.
Montebelluna. — Polin Carlo, Legrenzi Raffaello.
Ponte di Piave. — Berlese Giovanni.
Rossano. — Manfrin di Castione conte Pietro.
Susegana. — Marzari Giuseppe.
Vittorio. — De Mori Bruno, De Mori G. B., Fiorentini dott. Ajace, Redaelli Riccardo, Rosolen Pietro, Tocchetti Gius., Vettori rag. Ulisse.
UDINE. — Petri Tobia.
Cividale. — Fauna Luigi.
Codroipo. — Frova Luigi.
Gemona. — Malusà Carlo.
Ontagnano. — Di Lenardo Odorico.
Paradiso. — Caratti Andrea.
Pontebba. — Brunetti Nicolò.
Trivignano. — Corubolo Vittorio.
VENEZIA. — Boccassini Giovanni, Gozzi conte Carlo, Mayer Giovanni, Rotelli dottor Romolo, Salviati dott. Umberto.
Martellago. — Combi Antonio.
Meolo. — Renzi Umberto.
VERONA. — Coris avv. Giambattista, Favini ing. Fortunato, Forenzoli Alessandro, Perego Oreto Pasquale, Stievano Paolo.
Bonavigo. — Canton Alessandro.
Nogara. — Ghirardini Ferruccio.
Sanguinetto. — Mattioli Vittorio.
VICENZA. — Cavallini Italo.
Bassano. — Ionoch Alessandro, Roberti conte Giuseppe.
Lerino. — Rizzi Valentino.
Schio. — Rampa Daniele.
Valdagno — Dani ing. Francesco.
COLONIA ERITREA. - *Asmara.* — Andreini Torquato.

ESTERO.

Austria-Ungheria.

TRENTINO. - *Borgo.* — Wassermann Antonio.
Cavalese. — Daprà dott. Simone.
Flavon. — Dolzani Luigi.
Mezolombardo. — Cominelli Dario.
Riva di Trento. — Bocchi Raffaele, Lipella Giuseppe, Peroni Sante.
Rovereto. — Albertanl Silvio, Fellenberg A., Miserotti Ferdinando.
Trento. — Pallaveri Tullio.
VENEZIA GIULIA. - *Lucinico.* — Sdrigotti Massimo.
Romans. — Pasiani G. Battista.
Ronchi. — Battistella geom. Pilade.
Trieste. — Bonazza Ermenegildo, Gusina dottor Eugenio, Richter Ferdinando, Tornat Umberto, Segrè Edgardo.
PROVINCIE DIVERSE - *Bruneck.* — Pruner Massimo.
Budapest. — Zambra Gino.
Fiume. — Kissellch L., Romagnoli Michele.
Innsbruck. — STAPF RUEDL MARY.

Francia.

Lione. — Lingens J. E.
Parigi. — Corbin Paul.

Svizzera.

CANTON DI URI - *Erstfeld.* — TRUB ERNESTA.
CANTON GRIGIONI. - *Castasegna.* — Garlaldi Andrea.
CANTON TICINO. - *Bellinzona.* — Tettamanzi Carlo.
Rivera — Riva Emilio.
CANTON VALLESE. - *Naters.* — Chiuro Battista.
CANTON DI ZURIGO. - *Zurigo.* — Papagnl Pantaleo.

America del Sud.

CHILI'. - *Santiago.* — Falabello Mario, Falabello Pasquale, Henkensfeldt Gino, Passalacqua Antonio, Ridarelli Italo, Schiattino Dario, Schiavetti Paolo.

Asia.

CHINA. - *Shanghai.* — Berardi Achille - Torresani Ugo.
Shuntefu. — Pandolfi Guido.
Tien-Tsin. — Chieri Virginio.

Soci annuali al 15 luglio 1904 . .		N. 40110
» » inscritti dal 15 luglio al 15 agosto 1904. . .		» 525
Soci annuali al 15 agosto 1904 . .		N. 40635
Soci vitalizi al 15 luglio 1904	N. 653	
» » inscritti dal 15 luglio al 15 agosto 1904	» 5	» 658
Totale dei soci al 15 agosto 1904		**N. 41293**

Ufficio di redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14
Direttore: Prof. Ottone Brentari
Gerente: Attilio Dalla Cola.

20524 - Milano, Tip. Capriolo e Massimino
Via Francesco Guicciardini, N. 5

ANNO X - N. 10. PROPRIETÀ LETTERARIA. OTTOBRE 1904.

GRATIS A TUTTI I SOCI DEL TOURING

IL LAGO D'ISEO

Le bellezze sono fornite all' Italia dalle svariate accidentalità del suo terreno: dalle pianure, dai monti, dalle valli, dai laghi.

Paratico. — 1. Il Castello dei Lantieri, che, secondo la tradizione, ospitò Dante Alighieri. — 2. Panorama di Paratico. 3. Il Colle del Castello indicato come modello del Monte del "Purgatorio". — 4. Porta del Castello.

Quando si parla di laghi, si corre sempre col pensiero alla famosa triade Verbano Ceresio-Lario, cioè al Lago Maggiore, di Lugano, di Como; da qualche anno in qua viene meno trascurato lo splendido Benaco, il lago di Garda, che supera in grandezza (e forse anche in maestà di bellezze) tutti gli altri; ma sono ancora dimenticati un po' troppo i laghi minori, dei quali ci limitiamo a ricordare per questa volta il Trasimeno, il Lago d'Orta, il Sebino o Lago d'Iseo.

Del Trasimeno abbiamo detto qualche cosa anche nel numero antecedente; del Lago d'Orta, sul quale una benemerita società sta ora richiamando l'attenzione, diremo ancora, oltre a quanto è detto in questo numero; e per questa volta vogliamo dir due parole del Lago d'Iseo, sul quale i ciclisti convenuti a Brescia per il convegno

del Touring compirono una gita che resterà indimenticabile.

***

Il Lago d' Iseo — che colla sua sponda occidentale bagna la provincia di Bergamo, e quella di Brescia colla orientale — si stende a settentrione delle due città; ha una superficie di 62 chmq., ed è perciò vasto poco meno della metà del Lago di Como, e più vasto di quello di Lugano, tanto più conosciuto, specialmente perchè lungo le sue rive corre una importante rete ferroviaria; ha una lunghezza di chm. 28, ed una larghezza che non arriva al massimo che a chm. 5, il che permette a chi lo percorre sul piroscafo di ammirare nello stesso tempo le bellezze delle due sponde; è alto m. 185 sul livello dell'Adriatico; ed è formato e percorso dal fiume Oglio, che esce dalla Valle Camonica.

Il cav. Rossetti ed il prof. Sina.

In grazia degli interessanti monti che lo cingono, il Sebino venne chiamato da Antonio Stoppani « il paradiso del geologo »; ed esso seppe meritarsi le lodi gentili delle donne di molte nazioni. La scrittrice francese Giorgio Sand, che scrisse su queste sponde il suo romanzo *Lucrezia Floriani*, lo dice « doux et frais comme un églogue de Virgile »; la scrittrice inglese Mary Worley Montague (che dimorò a Lovere circa dieci anni) lo magnificò in molte lettere (che ora saranno più conosciute in Italia in grazia della traduzione che ne fece l'illustre canonico don Luigi Marinoni), e chiamò la posizione di Lovere « the most beautifully romantic i ever saw in my life »; e non meno entusiasticamente ne parlò la scrittrice tedesca Ida Düringsfeld.

Iseo.

A far conoscere questo ameno lago assai contribuisce il lavoro della « Pro Sebino », che ha sede ad Iseo, e che è degnamente presieduta dall'egregio sindaco cav. Pietro Rossetti, entusiasticamente innamorato del suo lago, che egli vorrebbe veder visitato ed ammirato da tutto il mondo civile. La « Pro Sebino » molto potè già ottenere; ed ancora di più potrà fare, se riuscirà a convincere la direzione della Rete Adriatica che un biglietto festivo cumulativo da Milano ad Iseo (mediante la ferrovia e la tranvia Chiari-Rovato-Iseo) non sarebbe che un atto di giustizia compiuto nell'interesse comune, e se non dimenticherà mai che il Sebino è un lago italiano, tutto italiano, esclusivamente italiano, e non cercherà perciò le lodi di chi si serve anche dei nostri laghi per aizzare una guerra di nazionalità.

Il Sebino è al presente frequentato da villeggianti, fra i quali sono numerosi i Cremonesi; ed è a questo proposito opportuno il notare che fra le lapidi romane scoperte ad Iseo, una è il cippo mortuario d' un mercante cremonese colà morto; il che mostra che certe tradizioni ed abitudini hanno origini secolari.

Molte e pregievoli sono le opere che, o per incidenza o di proposito, illustrano il Sebino; e basti qui ricordare la *Guida al Lago d'Iseo ed alle valli Camonica e di Scalve* (Brescia, Apollonio, 1886) e la *Storia del bacino del Lago di Iseo* (Brescia, Castoldi, 1893) del venerando patriotta Gabriele Rosa, morto nella sua Iseo il 25 febbraio 1897; *Una gemma subalpina* dell'Arrighetti (Lovere, Filippi, 1896), completa illustrazione geologica della interessante regione; e, per tacer d'altri, la ricca *Guida del Lago d'Iseo* del dott. Bernardo Sina, che è professore ed industriale; e questa sua

Il " Commercio ,, coi gitanti sul Lago d' Iseo.

seconda qualità spiega come egli possa possedere sul lago una graziosa villa; lusso che i semplici professori, di solito, non possono concedersi.

Con tutto questo, il Sebino non è conosciuto ancora quanto meriterebbe; ed aveva ben ragione Gabriele Rosa quando, al principio della sua guida, scriveva: « I paesi hanno i loro fati, come le opere umane. Non basta che sieno belli, sani, ricchi di prodotti naturali, e d'opere d'arte per attirare concorso di visitatori. Bisogna che siano sulla corrente dei viaggiatori, che la fama e la moda li faccia ricercati »; e bisogna, aggiungiamo noi, che essi sieno aiutati da una *réclame* ben fatta, da moderni e celeri mezzi di trasporto, da alberghi puliti ed a buon mercato.

***

Ciò premesso, diamo una breve relazione della gita, che il 29 agosto circa 200 ciclisti sul piroscafo *Commercio* (un veterano della navigazione, varato sino dal 1867, successore ed erede del *Sebino*, che era nato nel 1856, e che poi si sommerse) fecero sul lago, accompagnati dai predetti signori cav. Rossetti e prof. Sina, carissimi compagni di viaggio e guide insuperabili.

Salutata la bella Iseo, l'antica *Sebina*, la capitale del lago (patria di Gabriele Rosa e fido collegio elettorale di Giuseppe Zanardelli), i gitanti salirono a bordo, dando coi loro variati costumi e variopinti stendardini una insolita e simpatica vivacità al venerando piroscafo.

Il vento faceva quello che, di mattina, è solito fare su tutti i laghi: soffiava come un indemoniato.

Lasciato a sinistra il golfo in cui sono Paratico (ove, secondo una tradizione, Dante, il turista involontario, nel 1311 sarebbe stato ospitato dai Lantieri nel loro castello), e Sarnico (che fece pensare al tentativo che nel 1862 Garibaldi stava colà organizzando per invadere il Trentino), si filò verso Predore, il romano *Praetorium*, pittorescamente

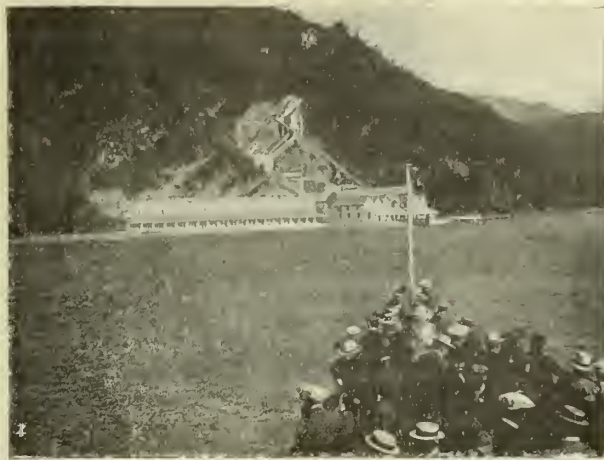
disposto parte sulla strada e parte sulla collina, e segnato dalla graziosa villa Noli e dalla famosa torre dimezzata dall'alto al basso, così conciata, secondo la leggenda, da due fratelli nemici, che volevano dividere tutti i beni paterni, tutti, non esclusa la torre; e si proseguì quindi costeggiando, parallelamente alla strada (aperta nel 1848), che va da Predore a Tavernola, e vedendo sull'opposta sponda la grande strada della Valcamonica. Verso mezzodì, fra Paratico ed Iseo, vanno degradando le collinette moreniche della Franciacorta; a circa mezza via fra l'una e l'altra si scorgono i ruderi del castello del conte di Carmagnola; mentre verso nord-est il lago sembra chiuso dal monte che forma un'isola, dal Montisola, di grandezza esagerata per il piccolo lago. Non potrebbero il Garda ed il Sebino fare uno scambio delle loro isole, e porre qui l'isola Lecchi, e lì il Montisola? Sarebbero tutti e due più a posto; mentre il Montisola nel Sebino fa la figura di un immenso armadio in una piccola stanzetta.

Castello Oldofredi sul Montisola.

Nel passare davanti alla punta di Tavernola, i geologi e geologiofili cercarono di far comprendere ai profani il grande interesse destato dal famoso « pozzo glaciale », uno dei più notevoli del genere, ora (in grazia della liberalità dell'avv. G. B. Milesi di Lovere) del tutto liberato dai detriti che lo avevano riempito in epoche remotissime; e si proseguì quindi verso settentrione (lasciando a sinistra Tavernola colle sue torri e coi suoi olivi, ed a destra il Montisola, colle rovine del Castello degli Oldofredi e col Santuario della Madonna della Purificazione), e più lontano e più alto il Monte Guglielmo. Lungo la spiaggia si vedono frequenti cave, come s'incontrano sul lago barconi carichi di pietrame; e c'è subito chi gentilmente ci spiega come, per pietra da fabbrica e da calce, si estraggono dalle viscere di questi monti annualmente un milione e mezzo di quin-

Castello Ricchieri sull'isola di Loreto.

tali di roccia, quantità che è in continuo aumento, con grande vantaggio di molti dei paesi rivieraschi.

A settentrione del Montisola sorge dalle onde un minuscolo isolotto, l'*Isola di Loreto* (che forse, crede il Rosa, ebbe nome dai lauri che l'adornavano, e su cui nel secolo XIV era un piccolo convento di monache), già appartenente al convento di Lovere, poi destinata ad uno dei premî del prestito Bevilacqua-La Masa (attribuendole un valore di L. 30 000... che scesero infine a L. 500), poi comperato dal capitano Ricchieri, che vi eresse un elegante castelluccio (disegno del prof. Tombola di Brescia), e che ora pensa alla ricostruzione del castello della storica borgata di Maclodio.

Stabilimento Pesenti.

Ed ecco Riva di Solto, i cui abitanti sono celebri per la straordinaria aspirazione con cui pronunciano il loro rude dialetto bergamasco; ecco il famoso *Bogn*, un placido seno, cinto ad anfiteatro da rocce a picco, rocce d'*infralias* che con strati ritti perpendicolarmente si appoggiano a massi triasici; ecco il grandioso stabilimento di cementi e calci dei fratelli Pesenti ad Alzano Maggiore, colla ferrovia funicolare che trasporta, senza posa, pietre dal monte alla riva; ed ecco biancheggiare, alta e lontana, la cima dell'Adamello.

A Lovere si scende; e bene meritava una visita questa antica città ghibellina, che ha una bella chiesa, ed una fontana dedicata ai cittadini caduti combattendo per l'indipendenza della patria, e busti al conte Tadini, a Vittorio, a Garibaldi, ed un convitto nazionale... e infine buoni alberghi

Lovere.

(dei quali uno inaugurato quest'anno) che formano il necessario complemento delle bellezze che desiderano di attrarre e trattenere i forestieri.

Si andò a visitare l'*Accademia Tadini* (che sarebbe notevole in qualsiasi grande città) nel vasto palazzo costruito sul principio dello scorso secolo dal conte Luigi Tadini di Crema, da lui lasciato al comune (con testamento 22 maggio 1828) con tutte le ricchezze artistiche che conteneva, e con una dotazione di L. 9 000 annue per mantenere nello stesso palazzo una scuola di disegno e di musica. La gal-

leria fu riordinata (non completamente) nel 1902; e il catalogo pubblicato nel 1903 elenca ben 429 dipinti, fra i quali non mancano lavori di Tiziano, Tintoretto, Guercino, Paolo

Strada nazionale lungo il Lago d'Iseo.

Veronese ed altri giganti. Nelle numerose sale (in una delle quali il Municipio di Lovere ed i soci loveresi del Touring offrirono gentilmente un vermouth ai gitanti) si conservano anche armature antiche, statue, la raccolta geologica donata dal nob. Giulio Curioni di Milano, bronzi, vasi antichi, animali imbalsamati, porcellane, vetri, arazzi, libri.

***

Le gite del Touring devono servire non soltanto a far conoscere le bellezze naturali ed artistiche, ma sì anche le forze industriali dei paesi che si vanno visitando; e fu adunque bene consigliato il Consolato bresciano del Touring nell'unire alla visita dell'artistica Lovere quella della vicina industriale Castro.

Qui già nel 1776, durante il dominio veneto, si fondevano cannoni e si fabbricavano falci. Andrea Gregorini di Vezza, qui stabilitosi nel 1870, ingrandì il vecchio stabilimento siderurgico che divenne uno dei primi d'Italia; nel 1872

Il cav. Cabella, console di Trigolo, intuona l'inno "Fratelli d'Italia".

vi aggiunse un nuovo forno; e nel 1876 si procurò un forno oscillante Pernot, producente sino a 200 quintali al giorno di quell'ottima *ghisa grigia* che fu giudicata preferibile all'acciaio Krupp, e colla quale si fusero i cannoni del *Duilio*. Lo stabilimento (nel quale si fabbricarono a migliaia le bombe) va ora, per merito dei fratelli Gregorini nipoti del fondatore, trasformandosi da militare in industriale, con tutte le applicazioni elettriche che sono rese possibili dalla forza del Tinasso, e con tutte le migliorie consigliate dai moderni sistemi. Nel giorno della gita gli operaî dello stabilimento erano 427, senza contare i 700 occupati nelle cave in Val Seriana, Camonica, di Scalve.

Sotto la guida gentile ed intelligente del direttore ingegnere Federici, si potè visitare tutto quanto era possibile, data la ristrettezza del tempo.

In mucchi immensi giacevano accatastati pezzi di ferro d'ogni forma e provenienza, reduci sconquassati e feriti da tutte le battaglie della vita: scafi di bastimento, letti, ferri da cavallo, cerchioni da ruota, rotaie da ferrovia, chiodi spuntati, lame spezzate. Tutti quei brani di oggetti fuori d'uso, vengono tagliati, e uniti in pacchi regolari di peso variante dai 40 ai 400 chilogrammi; e quei pacchi, messi in forni ove il calore arriva ai 1500 gradi, bollono, si uniscono in un unico masso compatto, diventano *bilette*; e queste sono via via passate al treno abbozzatore, all'avantreno, al treno medio, al treno a vergella, per uscirne trasformati in verghe della forma voluta.

Quei passaggi da un treno all'altro sono operati, col mezzo di lunghe tenaglie, da abili operaî; ed hanno del meraviglioso. Quei grandi e spaventosi serpenti di fuoco

I gitanti sbarcano a Sale Marasino.

si sentono presi per il collo, per il ventre, per la coda, e cacciati fra i cilindri che li schiacciano, li allungano, li arrotondano, li squadrano; e sprizzano scintille come in segno di rabbia, di protesta, contro chi, con tanta abilità, li abbranca, li doma, li tormenta e li imprigiona; ed i grandi serpenti vanno poi dirompendosi in numerosi serpentelli, ancora rosseggianti ed ansimanti, fin che si calmano e muoiono nel freddo e nella nerezza!

***

Ripreso il piroscafo a Lovere, si volse al sud per il viaggio del ritorno. Non potrei garantire che alla sponda bresciana i gitanti abbiano dedicata l'attenzione con cui ammirarono la sponda bergamasca! Una grande distrazione ci attendeva a bordo: la colazione nei cestini, in certi cestini pieni d'ogni ben di Dio, e paragonabili ad altrettanti pozzi di San Patrizio.

Mentre si mangiava e beveva, si diede bensì qualche celere occhiata a Pisogne, che è il più grosso comune della Valcamonica; ed alla meravigliosa strada aperta (dal 1828 al 1850) tagliando le rocce a picco, domando con ponti i valloncelli, forando con gallerie i promontorî; ed a Marone, celebre per le sue fabbriche di feltri e per la sua dinastia di pittori che fiorirono dal secolo XV al XVII; ma le occhiate erano date fra un boccone di vitello ed una pesca, fra un bicchiere e l'altro. A Sale Marasino (noto per le sue coperte di lana, i suoi tufi, la sua chiesa) si fece una piccola sosta, e si scese a bere il caffè; e saliti a bordo si

continuò il viaggio. Visto che i gitanti erano *bene pasti et bene poti*, e côlto uno strano ed opportuno momento di

Marone.

quiete, il cav. Rossetti rivolse alla lieta brigata un caloroso saluto a nome della « Pro Sebino »; cantò le meritate lodi del suo amato lago; ricordò Johnson, Bertarelli e quanti altri animano il Touring nell'opera sua di far conoscere l'Italia; e rivolse uno speciale saluto alle signore partecipanti alla gita

I gitanti intorno al monumento di Garibaldi a Iseo.

E poi, via; via, salutando con *urrah!* i piroscafi che si incontravano, spaventando le anitrelle che nuotavano tranquillamente disposte in triangolo, ed ammirando le vele, le sponde e le ville sparse qua e là sul pendio.

Quando si giunse verso Iseo, il console di Trigolo cavaliere Cabella, capitanando un gruppo di gitanti affollatisi a prora, intonò la canzone patriottica:

Fratelli d'Italia
L'Italia s'è desta,
Dell'elmo di Scipio...

con quel che segue; e coll'*elmo di Scipio* si entrò nel porto e si sbarcò; si andò a dare un ultimo saluto a Iseo intorno al monumento di Garibaldi; ed i 200 gitanti erano trasformati in altrettanti ferventi apostoli e propagandisti che canteranno in tutte le regioni d'Italia le bellezze del verde Sebino e del suo isolone, e dei suoi abitanti industri e cortesi.

Sul Lago d'Orta

La gita.

Abbiamo annunciata nel numero precedente la gita che si sarebbe fatta, l'11 settembre, sul lago d'Orta, allo scopo di richiamare la ben meritata attenzione del pubblico su quella gemma subalpina; ed ora siamo lieti di annunciare che quella gita (sebbene un po' turbata dal tempaccio) riuscì egregiamente.

Alla riunione era largamente rappresentata anche la stampa di Milano e di Novara, la quale cominciò già (e, vogliamo sperarlo, continuerà) a far conoscere al pubblico che anche i nostri piccoli laghi italiani pareggiano o superano in bellezza quelli che altre nazioni sanno così bene magnificare e sfruttare.

Benedetto Ragazzoni
Sindaco d'Orta.

I gitanti, che erano accompagnati dal sig. Camona e dal dott. Curti, al loro arrivo a Orta furono gentilmente ricevuti dal sindaco sig. Benedetto Ragazzoni, dagli assessori, e da altre egregie persone, fra le quali molti villeggianti di Milano e di Torino

Le carrozze portarono i gitanti alla villa del sig. Carlo Mazzola (posta in posizione splendida, alla sommità d'uno dei poggi di Carcegna, dominante il bacino d'Orta e il Sacro Monte), che ai gitanti offrì una splendida colazione, inaffiata cogli ottimi vini dei vigneti con cui il proprietario vestì buona parte del monte, e finiti con una ben nutrita serie di brindisi: del cav. Ettore Candiani, dell'avv. Curioni deputato del Collegio, del signor Mazzola, dell'industriale Camona, del comm. Giuseppe Spatz.

I convitati scesero quindi a Orta, ove l'avv. Secondo Durio mise a loro disposizione il suo elegante battellino, e l'ing. Nigra ed il conte Gaudenzio Tornielli le loro imbarcazioni, sulle quali i cinquanta gitanti si diressero ad Omegna. Il tempaccio obbligò le due lance al ritorno; il battellino giunse ad Omegna, ove la rappresentanza comunale e la musica fecero le più liete accoglienze agli ospiti, ai quali il sig. Giavoni, proprietario della *Croce Bianca*, offrì un rinfresco.

Carlo Mazzola.

Fatto il giro dell'isola di San Giulio, altro ricevimento sontuoso attendeva i fortunati reduci alla villa Durio. Di lì si passò al Municipio, sotto il cui porticato il cav. dott. Ettore Candiani (consigliere del Touring, e vice-presidente della Sezione Lombarda dell'Associazione per il concorso dei forestieri), presentato dall'onorevole Curioni, tenne l'applaudita conferenza che qui riproduciamo, anche perchè esso, con lucidità di forma e soda base di argomenti positivi, non si limitò ad indicare le risorse che si possono cavare dal lago d'Orta, ma assurse alla dimostrazione dei grandi vantaggi che all'Italia intera può apportare l'industria, onesta e bene intesa, per attivare il concorso dei forestieri.

La conferenza Candiani.

Signori e signore,

Altri avrebbe dovuto logicamente portare il saluto bene augurante della sezione lombarda e dei laghi. E se gli amici Luigi Vittorio

Bertarelli e Francesco Mira, con modestia pari al grande ingegno, non fossero stati troppo riluttanti, la parola loro smagliante avrebbe, come dice il Rovetta, parlato della gran benedizione che discende dai cieli tepidi, tersi e diffusi, parlando di pace, di gioia, sorridendo benigna al fecondo lavorio della natura. A quella quiete idilliaca avrebbero caldamente inneggiato gli amici miei, a quella quiete che è l'unico ristoro alla mente affaticata, perchè suscita pensieri che non stancano e non turbano, calma i nervi e l'ingegno abitua alla pluralità di impressioni che nell'organismo nostro suscitano benefico il desiderio di moto, aria e luce provocando una ginnastica fisica che permette all'intelletto di riacquistare l'elasticità, intorpidita dal lavoro diuturno e faticoso.

Cav. dott. Ettore Candiani.

Sì, o signore e signori. La vita nostra è così telegrafica, il nostro lavoro è così intenso, che è logica la necessità di riposo. Passarono i tempi nei quali a pochi eletti erano serbate le dolci fatiche della mente; ora è la pluralità che studia e crea, che lavora e produce, ed è la pluralità che sente la necessità di quiete, oasi nella vita febbrile. E più non deve lo spirito affaticarsi a creare cose gradite al corpo; le comodità che nell'attività del lavoro trascurammo, vogliamo trovarle nella quiete e nel riposo. Purtroppo però non essendo a tutti dato di essere felici proprietari di villette belle che ogni comodo raccolgono, che la risposta ad ogni desiderio anticipano, è bene che anche qui, nel trionfo della collettività, la nuova generazione trovi i soddisfacimenti di queste aspirazioni. E l'albergo diventa, o meglio dovrebbe diventare, la villa di tutti. Pochi e rapidi scorreranno i giorni alle piccole borse, molti e meno rapidi a chi non teme il quarto d'ora di Rabelais, ma tutti possiamo trovare col riposo della mente quel contorno

Casa Comunale d'Orta.

benefico di comodità fisica che ritorna in onore il vecchio adagio di Giovenale: *mens sana in corpore sano.*

L'Italia nostra è tutta un sorriso di sole e di fiori ma il viandante non vi trova sempre l'ombra amica, che lo protegga dal sole quando è troppo cocente, non il vaso arabescato nel quale mettere lo stelo del fiore onde prolungarne gli effluvi. E' bello ciò che la natura ha creato, ma i pregi talvolta sono nascosti e noi non sempre sappiamo farli luccicare, è già gran cosa quando non li deturpiamo.

E mentre l'industria nelle spire sue vorticose tutta travolge l'attività del nostro paese, noi, prediletti da ogni sorriso di natura, noi trascuriamo l'industria utile e bella del forestiero. Del forestiero inteso in senso molto lato, perchè noi Italiani dovremmo considerarci, nella ricerca del bello e dell'utile, come i primi forestieri.

Sacro Monte e Lago d'Orta.

Se la statistica dice che più di quattrocento milioni vengono ogni anno importati nel paese dai forestieri, pensiamo a quale maggiore somma assurgerebbe detta benefica importazione se calcolassimo di trattenere l'esodo nostro appunto alle ricerche di ciò che qui abbiamo, che qui potremmo avere. L'industria nostra lotta con ogni sforzo per accaparrarsi i lontani mercati sui quali essa deve combattere difficili e numerose concorrenze. Ebbene, noi trascuriamo il mercato migliore, il mercato interno, il mercato nostro che non teme la concorrenza di alcuno e che noi non sappiamo sfruttare. La bella cornice che l'italico paese in ogni sua regione può far ammirare, serve a meglio far risaltare i prodotti manifatturieri.

Nel secolo delle esposizioni noi, senza spesa alcuna, abbiamo una mostra permanente; ed i visitatori che a centinaia di migliaia

Sacro Monte sul Lago d'Orta.

si susseguono ad ammirare le bellezze storiche, artistiche e naturali conquisi da esse, diventano più indulgenti nel giudizio, larghi negli acquisti. E con poca fatica noi possiamo esportare, o meglio far esportare dal forestiero stesso, quanto di bello e di buono l'Italia nostra produce, senza correre i rischi ed i dispendi di esportazione. Moralmente impariamo a far conoscere i rapidi e grandi progressi del paese, materialmente accresciamo, e di molto, i cespiti d'entrata. Vi sono nel meridionale nostro splendide regioni, baciate dal sole quasi in permanenza, dove il sorriso luminoso dell'astro celeste illumina scene fantasticamente belle, giardini incantati, dove la mente umana si affatica a copiare senza riuscirvi, dove ogni cosa

esposta ritrarrebbe dal contorno nuovi pregi e nuova grazia; e noi, che pure l'arte industriale o l'industria artistica abbiamo creato, noi non sappiamo sfruttarli come mostre permanenti dei prodotti nostri.

I Romani, che nelle cure fisiche furono maestri grandi, ebbero care e preziose le sorgenti d'acque minerali ed alle cure idriche elevarono templi che chiaramente mostrano l'importanza ad esse attribuita. Ma i ruderi degli edifici grandiosi che Agrippa, Nerone, Tito, Traiano, Adriano, Caracalla, Diocleziano e Costantino costruirono, non restano che quale monito severo di ciò che era l'Italia nei tempi antichi e di ciò che dovrebbe diventare. Gli Italiani d'oggi formano non lieve contingente di quella falange che dà lauti dividendi agli azionisti di Vichy, Carlsbad, Contrexville e non curano le sorgenti preziose paesane che farebbero la fortuna di qualsiasi

Strada del Sacro Monte d'Orta.

nazione. Viaggiano ora gli Italiani, viaggiano molto, ma viaggiano purtroppo di preferenza all'estero. Li attira, a frotte compatte e continue, la vicina Svizzera coi suoi prati verdeggianti dove il colore locale è completato dal suono monotono delle campane degli armenti; Parigi rumorosa e gaia è la meta costante dei viaggi di nozze; e Londra, che a Milano non invidia certo la nebbia caliginosa, attira come un faro i moscerini; e le malinconiche note del Grieg per la Svezia e Norvegia, le piramidi ed il Nilo per l'Egitto, le monotone distese per l'Olanda diventano attrazioni vivissime, e noi troviamo facilmente Italiani che fecero il giro del mondo, magari in bicicletta, che vi narrano per giorni e settimane i loro viaggi, il bello veduto, e non sanno nemmeno che a poche ore da Milano un sorriso luminoso di sole rischiara una verde corona di monti, un lucido specchio d'acqua, nel quale piante, case e monti risplendono e si riflettono in una chiarezza sfolgorante. Orta, e la bella, splendida, incantevole riviera è loro sconosciuta. Nè conoscono gli incanti delle serate del lago, là dove l'acqua morde il terreno e si confonde coi verdi declivi dei prati, là dove l'isola di S. Giulio si eleva con le case appollaiate, sorgendo su, su, quasi a volere confondersi col l'azzurro del cielo; ma, purtroppo non di loro è il torto, ma nostro.

Una delle cappelle sul Sacro Monte d'Orta.

Viaggiano molto gli Italiani all'estero e ben volentieri molti di essi ai lidi nostri volgerebbero e desiderio e passi, se anche noi avessimo saputo razionalmente studiare e creare quelle comodità che tanto sono necessarie oggi giorno. Ma dagli inconvenienti e noie che rendono famose le dogane italiane, alle querimonie continue che il servizio ferroviario suscita, agli strilli ed ai lagni per i mancati comodi che in molti alberghi compensano i prezzi cari, a la sintesi felicemente sarcastica di A. G. Cassi, tutto ostacola il movimento dei forestieri in Italia. Non esageriamo, molto s'è migliorato e, specialmente per quanto riguarda gli alberghi, abbiamo in molti proprietari dei veri pionieri dell'industria del forestiero.

Orta vista dall'Isola S. Giulio.

Ecco perchè l'Associazione nostra si gloria di avere fra i soci parecchi albergatori, e ne è lieta perchè, tenendo cari i buoni, saprà maggiormente erigersi a severa ammonitrice contro gli ignavi, ad energica tutelatrice dei diritti del viaggiatore.

È molto ha migliorato anche la regione del Cusio. Gaudenzio e Martina Gibella, gli immortalati drogheri del Cagna, ritornerebbero a Sannazzaro Lomellina con ricordi migliori; e inoltre,

in grazia dell'istruzione progredita, non più farebbero le grasse risate su l'oramai storico vescovo Garibaldo che al povero Gaudenzio sembrava frutto di potente sbornia: " Accidenti che sbornia! Garibaldo vescovo di Novara!? Questa *chi l'avevi propi mai sentida!* Però l'elegante Giuseppino Rodella, cameriere al servizio di una casa d'alto rango, e damerino emerito agli occhi dei suoi compagni di viaggio, avrebbe il diritto di protestare contro la scomparsa del battellino sul lago. Ed io mi auguro che la satira felice del Cagna

Villa Beatrice e Curioni a Orta, con vista dell' Isola S. Giulio.

si eserciti su tutti gli ostacoli che si frappongono in Italia, all'incremento del movimento dei forestieri, onde, fustigati sul vivo ed enti ed uomini, abbiamo a rimediare agli errori in modo rapido ed energico. Ma il Cagna stesso che ragiona così bene colassù " nel silenzio grave delle solitudini alpestri rampicandosi sulle rocce spalmate di licheni ove più si dilatano gli orizzonti, più l'aria si fa fine, più fermentano nei nostri cervelli visioni larghe, comprensive della semplicità solenne della natura ", troverebbe che Orta ha acquistato, che la riviera ben merita una di quelle descrizioni a lui così facili e che tanto attraggono i visitatori.

Ma molto, moltissimo rimane a fare, e soprattutto nei riguardi nostri, se l'italiano stesso non deve esulare all'estero, apportatore di beneficio economico; se il forestiero deve soggiornare a lungo fra noi, è logico, è necessario, è indispensabile che gli troviamo quelle comodità che ora mancano.

Il progresso ha reso esigenti, ma noi fortunatamente (magra fortuna se volete) ci troviamo nella condizione che il creare cose ed istituzioni senza altro conformi alle raffinatezze migliori, è più facile perchè poco o nulla esistendo, nulla dobbiamo adattare, ma tutto creare senza il bisogno di curarci di gravosi ammortamenti per spese già fatte; creare con raziocinio, con logica e con perseveranza.

L'Italia nostra è già nota quale paradiso terrestre, e quando il forestiero saprà che il paradiso offre tutti i comodi della terra ospitale, vedrete che non solo verrà in numero maggiore, ma ritornerà, ritornerà periodicamente, e sarà il forestiero stesso che farà a noi la maggiore e gratuita *réclame*, mentre ora è di moda e per i ricordi storici, e per affinità elettive, e per le bellezze che tutti ci invidiano, vedere l'Italia, ma... a volo d'uccello, trascurando ciò che la ferrovia non tocca, ciò che i diretti non passano. Ponderoso e molteplice è quindi il problema di questo

Omegna.

risveglio economico. E ben lo comprese la mente eletta di Maggiorino Ferraris, quando una sera del giugno 1900, in una sala dell'Associazione commerciale, industriale, agricola romana patrocinò il sorgere dell'Associazione nazionale italiana per il movimento dei forestieri. Lo comprese perchè subito intuì come l'Associazione dovesse essere nazionale ed estendere l'azione sua benefica per tutto il paese favorendo il sorgere di sezioni e sottosezioni, comitati e sottocomitati, branche tutte che uno scopo solo avessero: fare sì che il paese nostro non solo attirasse i forestieri, ma li trattenesse. Chi è comodo ammira più a lungo e con maggior agio, chi ammira non dimentica e ritorna.

Isola di S. Giulio sul lago d'Orta.

Sorse l'Associazione, ed i suoi primi passi, malsicuri ed incerti, come quelli di chi principia, andarono man mano assumendo stabilità di direzione, sicurezza di intenti. E S. E. Di Sant'Onofrio, il chiaro presidente dell' Associazione, riassumeva con felice sintesi, dopo il primo anno di vita, il lavoro fatto nelle seguenti parole rivolte ai soci:

" Nel limite delle proprie disponibilità, la vostra Associazione non è rimasta inoperosa: e come da un lato ha mirato alla propria organizzazione ed al proprio consolidamento, dall'altro non ha trascurato di adoperarsi praticamente ed efficacemente a promuovere, agevolare, diffondere il movimento dei forestieri: e mediante il suo patrocinio, col progredire dello sviluppo sociale acquistando prestigio ed autorevolezza, di fronte ai vari e giusti reclami che le sono venuti dai forestieri, ottenne che alcune pedanterie burocratiche che infastidivano i viaggiatori, come ad esempio la visita ai bagagli minuti, fossero tolte o mitigate; alcune opportune giustificate modificazioni sono state introdotte nell'esercizio ferroviario, altre sono allo [studio; gli editori della guida

Baedeker hanno, pel nostro intervento, rettificato notizie che potevano distogliere dal nostro paese il forestiero, ed hanno promesso di procedere ad altre modificazioni, a tutela dell'interesse morale e materiale dell'Italia; modificazioni utili sono state apportate ad altre guide su nostra richiesta; una efficace vigilanza infine è stata organizzata sulle pubblicazioni che si fanno all'estero intorno all'Italia, di guisa che sono state prontamente smentite e corrette in questo anno quelle voci calunniose che da qualche tempo periodicamente, al principio della stagione dei *touristes*, venivano ad arte propalate sulla stampa straniera, per distogliere dalle città italiane il giro annuale dei viaggiatori.

" In tal modo manovre immoralmente tentate all'estero e sopra giornali francesi, tedeschi, inglesi, americani a nostro danno, a danno di Roma, di Firenze, di Venezia, di Napoli, della Sicilia, sono state prontamente smascherate e non hanno potuto raggiungere lo scopo che concorrenti poco scrupolosi, poco onesti si proponevano ".

E continuò l'opera buona l'Associazione nazionale; attorno ad essa andarono man mano sorgendo altre sezioni e molte altre ne dovranno sorgere, indipendenti ed autonome nella ricerca dei mezzi, unite tutte da un unico intento.

E' vanto della sezione nostra d'avere fatto comprendere come lo scopo sarà raggiunto solo quando l'Associazione nazionale comprenderà in un fascio solo tutti gli Italiani; chè così innumerevoli sono gli interessi legati al movimento del forestiero, così importanti economicamente ne sono per il nostro paese i risultati, che davvero non si comprende come ogni italiano non abbia con entusiasmo a portare il suo contributo ad un fattore così forte del risorgimento economico del paese. Nè molto vale l'opera assidua, benintesa, di pochi, se non è coadiuvata in ogni momento, in ogni posto, da ogni persona. Ecco perchè noi abbiamo tanto insistito per ottenere una riduzione sulla quota degli aderenti. E' il numero

Pella.

che noi desideriamo, sono le masse che ci importano; generale essendo l'interesse, tutti devono tutelarlo.

L'idea fu subito compresa, accettata e patrocinata dalla presidenza e dalla direzione dell'Associazione nazionale, alla quale vada reverente il plauso nostro. Entrammo così in uno stadio nuovo della vita della benemerita Associazione. Fu così possibile il sorgere ed il raggrupparsi di forze nuove, proprio là dove maggiore è il bisogno, dove più intensa può esplicarsi l'azione. Nelle grandi città gli interessi sono curati e dagli enti che le rappresentano e dalla forza grande che dalla collettività proviene; i piccoli centri, che invece talvolta offrono maggiori e migliori attrattive, hanno bisogno di fulcri d'azione che la nuova bandiera economica del movimento del forestiero facciano sventolare. Degni davvero della benemerenza del paese, uomini amanti del benessere generale, si sono costituiti in comitati onde far sì che l'Italia nostra ritorni l'*Eden* del mondo. A voi che l'idea avete compreso, a voi che il seme avete raccolto e saprete fare germogliare, a voi che con altruismo gentile lavorate per il paese, noi ci inchiniamo riverenti. Ed io vado altero di portarvi il saluto ed il plauso di quella Associazione che è destinata ad irradiare di luce vivissima tutta l'Italia nostra, di quell'Associazione che è simbolo e sintesi del risorgimento economico.

Godo di vedere come le autorità cittadine, in perfetta unione con voi, abbiano compresa degnamente l'alta missione a loro affidata; e l'augurio mio che Orta bella, la splendida sua riviera abbia presto ad essere affollata da Italiani e da forestieri entusiasti, è frutto dell'opera vostra. Il vostro lago, zaffiro bello incastonato in una legatura incantevole dove nei prati sono seminate a iosa le ville ridenti ed i vigneti ubertosi, il vostro lago sarà nuovamente solcato di piroscafi snelli rigurgitanti di folla allegra d'ogni paese. E voi quando i placidi tramonti rifletteranno il *gneiss* del lago di Strona vagamente illuminato nelle acque cerulee del lago, voi, nell'ora che la quiete della natura più sospinge il pensiero al ricordo dei tempi passati ed il desiderio colora di roseo il futuro, voi rievocando e re Agilulfo ed il duca Mimulfo decapitato, ed i tempi gloriosi di San Giuliano, di San Giulio, e le angosciose giornate del 452

Albergo Belvedere a Orta.

al passaggio d'Attila devastatore, a ciò pensando, dico, con felice antitesi, voi vedrete nelle acque calme il riflesso d'un futuro bello e gaio. E vi sorriderà nell'acqua il Mottarone, dai boschi fitti, dai castani secolari, il Righi italiano sul quale agile e snella correrà la funicolare, e voi congiungerà al Verbano facendo di due splendidi gioielli, del vostro lago e del Verbano, un incanto solo, un'attrattiva impagabile.

Rifletteranno le acque la vita intensa, le ville numerose, ed ai vostri orecchi risuonerà l'eco della gioconda e giuliva festività dei Milanesi, che a frotte ad Orta accorreranno, la riviera dal clima mite e costante popoleranno in ogni stagione, la *réclame* a voi facendo, al clima vostro, all'incanto della vostra regione. S'incroceranno le lingue, si susseguiranno e si alterneranno i dialetti, ma in ogni favella sorgerà l'espressione di gratitudine a voi che l'avvenire d'Orta intravedeste, a voi che cooperaste a qui attirare e connazionali e forestieri, a qui trattenerli incantati da una visione di pace, da un sorriso di natura, dalla vostra squisita gentilezza d'animo.

Il banchetto.

Cessati gli applausi coi quali fu salutata la bella conferenza, il sindaco d'Orta, signor Ragazzoni, ringraziato l'oratore, si dichiarò certo che da parte dei rivieraschi nulla mancherà perchè ciò che oggi è voto, presto sia fatto compiuto, e vengano realizzate le aspirazioni da tanti anni accarezzate e convinto che la importante riunione d'oggi è seme gettato su buon terreno. Nell'albergo del Belvedere, del signor Ciana, ebbe più tardi luogo il banchetto (servito egregiamente) al quale parteciparono circa centoventi persone. Alla frutta brindarono: il sindaco Ragazzoni, il quale lesse, fra applausi, un telegramma spedito dal cav. Canetta Rossi Palermo, presidente della « Pro Orta », dolente di non aver potuto intervenire alla riunione; il cav. Candiani, che fu assai applaudito specialmente quando accennò all'opera del Touring per il concorso dei forestieri; l'on. Curioni; il cav. Pugliesi (direttore del *Commercio* di Milano) per la stampa; il dottor Curti; il sindaco di Omegna signor Agostino Cane; e il sig. Mazzola che propose, fra vivi applausi, un telegramma all'on. Maggiorino Ferraris, così benemerito dell'opera per il concorso dei forestieri.

Cav. Canetta Rossi Palermo, presidente della „Pro Orta".

Il Comitato per il Lago d'Orta non poteva in modo migliore inaugurare l'opera sua, la quale merita di venire coronata dal migliore successo. Per conto nostro, cercheremo di coadiuvare il Comitato quanto meglio ci sarà possibile, e ci proponiamo intanto di pubblicare in seguito uno speciale articolo sul bellissimo lago.

Note Fotografiche

Novità dell'industria fotografica.

L'apparecchio « Nixe » a lastre e pellicole. — Costruito colla più gran precisione ed eleganza da una grande fabbrica tedesca, questo apparecchio si distingue dagli altri apparecchi pieghevoli analoghi: 1° Per la gran facilità con cui può essere trasformato in un tascabile apparecchio da lastre 9×12; 2° Per la possibilità di usarlo alternativamente a lastre e pellicole; 3° Pel fatto di possedere un doppio allungamento, ciò che rende possibile l'impiego della sola lente posteriore di fuoco doppio in tutti i casi di fotografia all'aperto, in cui si ha bisogno di un angolo di veduta minore, ma di una riproduzione in proporzioni maggiori.

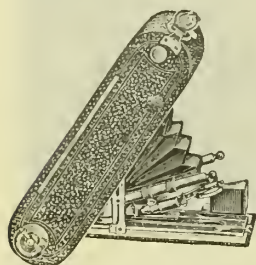



Fig. 1.

Se il soggetto è ad una certa distanza e l'immagine che darebbe coll'obbiettivo completo è troppo piccola, togliendo la lente anteriore e utilizzando il doppio allungamento, pel quale vi è apposita scala, si raggiunge immediatamente l'intento d'aumentare le dimensioni d'immagine del soggetto che interessa.

L'obbiettivo di questo apparecchio è un rettolineare buonissimo e sufficientemente luminoso per fare con buona luce e lastre extra-rapide delle istantanee alla massima velocità permessa dall'otturatore (1/100 di secondo). Questo è un Bausch e Lomb che serve per istantanee, posa e mezza posa, ed ha il pregio di essere sempre carico e di dare un'illuminazione uniforme. La fig. 1 rappresenta questo apparecchio semiaperto, la fig. 2 lo rappresenta aperto col doppio allungamento, la fig. 3 lo mostra scomposto e trasformato in un apparecchio per lastre.

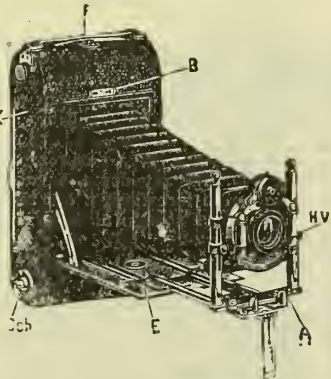
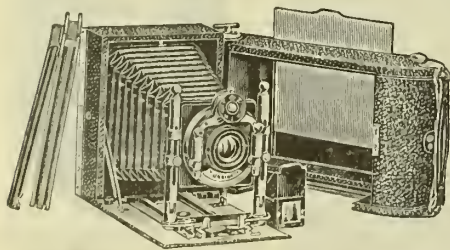
Fig. 2.

Gli apparecchi « Wizard ». — Fabbricati da una importante casa americana, la Gundlach Manhattan Optical C. di Rochester, questi apparecchi hanno da poco fatta la loro apparizione in Italia. Sono costruiti con gran precisione e con quei criterî di praticità che distingue in generale ciò che è fatto in America.

Fig. 3.

A differenza dell'apparecchio Nixe, questi apparecchi non servono che per lastre o per pellicole piane, nonchè pei pacchi Premo. Di questi comodissimi pacchi di pellicole piane, che permettono lo scambio delle pellicole che esso contiene, e anche la sostituzione in piena luce di un pacco esaurito con altro nuovo, ho già parlato lo scorso anno.

Oggi ulteriormente perfezionati questi pacchi Premo sono fabbricati dalla Società Kodak.

Ritornando agli apparecchi Wizard, dirò che ciò che specialmente distingue questi apparecchi sono i particolari seguenti:

1° La cremagliera che serve a far muovere l'assicella porta-obbiettivo è a diagonale con pignone a fermo (fig. 4). Questa costruzione della cremagliera diminuisce assai l'attrito e per mezzo del pignone che viene spinto dentro si può arrestare con tutta semplicità in qualunque posizione la parte anteriore che porta l'obbiettivo;

2° Indovinato è il movimento a bilico (bascule) che è rappresentato nella fig. 5. Esso non si nota nell'apparecchio chiuso; aprendo l'apparecchio la parte posteriore si sposta all'indietro automaticamente e resta attaccata per due perni al centro. Per mezzo di una vite si dà a questa parte posteriore una inclinazione verso l'alto o verso il basso, ciò che permette di inclinare l'apparecchio alquanto in alto o in basso, riportando il piano della lastra in posizione verticale. Così è possibile ritrarre quella parte di veduta che preme senza danneggiare la prospettiva. Il movimento a bascule si trova assai di rado negli apparecchi a mano benchè sarebbe utilissimo. Dei Wizard solo i tipi migliori lo possedono.

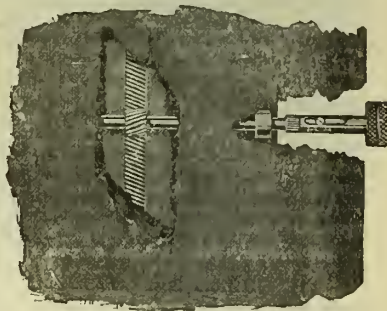
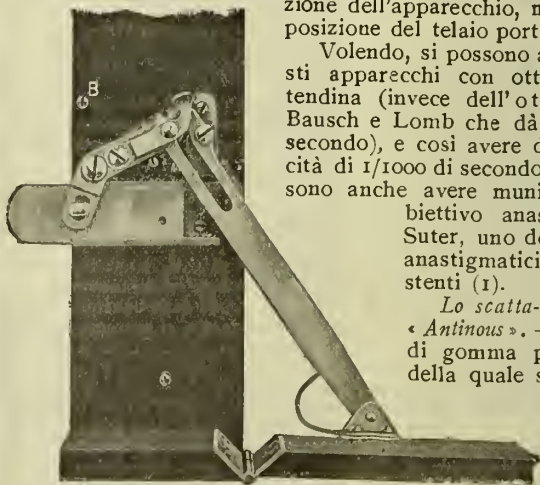



Fig. 4.

Di questi apparecchi alcuni hanno il doppio allungamento per utilizzare l'obbiettivo completo e sdoppiato; si hanno così due lunghezze focali molto diverse. In alcuni tipi, e questa è una novità, si possono utilizzare persino tre fuochi diversi, e ciò perchè l'obbiettivo di questi, non essendo simmetrico, può essere adoperato o intero o colla sola lente anteriore o colla sola lente posteriore. I tre fuochi sono 19 cm., 30,5 cm. e 43 cm. La fig. 6 rappresenta appunto uno dei più perfetti tipi di questi apparecchi (che esistono in trenta modelli diversi!). Esso possiede appunto il doppio allungamento, l'obbiettivo a tre fuochi, il movimento a bilico, ed è quadrato, ciò che permette di usarlo nei due sensi, senza scambiare la posizione dell'apparecchio, ma solo la posizione del telaio porta lastre.

Volendo, si possono avere questi apparecchi con otturatore a tendina (invece dell'otturatore Bausch e Lomb che dà 1/100 di secondo), e così avere delle velocità di 1/1000 di secondo, e si possono anche avere muniti di obbiettivo anastigmatico Suter, uno dei migliori anastigmatici oggi esistenti (1).

Fig. 5.

Lo scatta-otturatore « Antinous ». — La pera di gomma per mezzo della quale si produce pneumaticamente lo scatto dell'otturatore è stata oggi sostituita da un sistema semplicissimo detto « Antinous », costituito da un tubo metallico rivestito di tessuto all'estremità del quale vi è un bottone che fa come da stantuffo e che viene spinto per produrre lo scatto. Que-

(1) Depositaria per l'Italia di questo apparecchio è la ditta Mario Ganzini di Milano.

sto scatta-otturatore è rappresentato nella fig. 7; non può

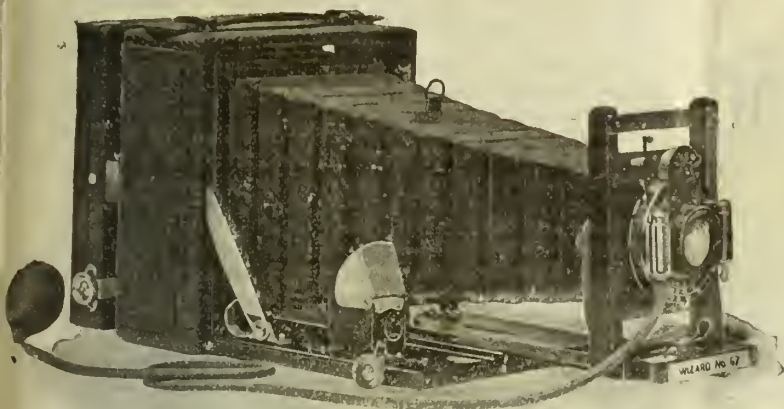
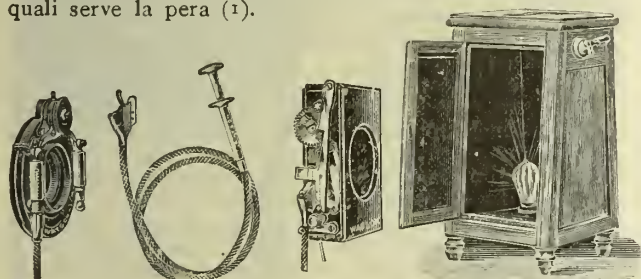



Fig. 6.

però applicarsi a tutti indistintamente gli otturatori pei quali serve la pera (1).

Fig. 7. Fig. 8.

Il copiatore rapido « Rossi » per la stampa positiva al bromuro. — Il valente fotografo cav. Rossi di Genova ha

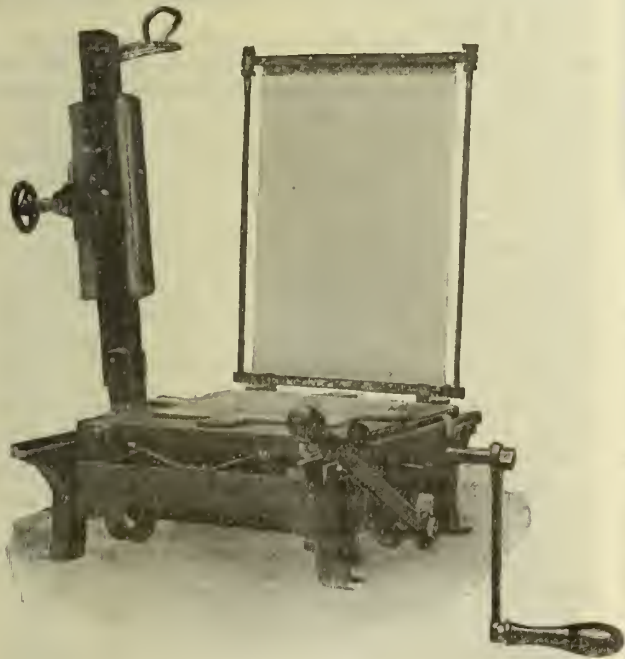



Fig. 9.

ideato un apparecchio semplicissimo e veramente pratico per la stampa su carta al bromuro. La fig. 8 mostra bene come è formato. Una cassetta ha in alto un telaio in cui si pone il negativo e il foglietto di carta da stampare; mentre si fa quest'operazione un vetro rosso che si manovra dall'esterno con una chiave che si vede a destra nella figura, ripara la carta dall'azione della lampada. Per fare l'esposizione basta girare la manovella che abbassa il vetro rosso e lascia agire la luce della lampadina elettrica o a benzina. Si possono, per mezzo di questo copiatore, eseguire sino 250 copie a'l'ora.

Come si vede, specialmente per la stampa di cartoline al bromuro, che per compiacere amici e conoscenti devono spesso essere tirate in buon numero, il dilettante ha in questo apparecchio un utilissimo ausiliario (1).

Un torchio per fotocollografia da dilettanti. — I dilettanti che si appassionano alla bell'arte, non si contentano oggi più soltanto dei processi fotografici; essi vogliono occuparsi anche di processi fotomeccanici. E tra questi, il processo che è di più facile applicazione, è la fotocollografia.

Con questo processo il dilettante non solo si prepara la piastra destinata alla stampa, ma stampa egli stesso le copie servendosi di torchi speciali, di cui un tipo nuovo e assai adatto per dilettante è quello rappresentato in figura 9. Questo torchio è di ghisa e porta un piano perfetto su cui si pongono le lastre di cristallo, nelle quali per via fotografica si è ottenuto sopra strato di gelatina un'immagine atta a prendere l'inchiostro. Il formato è tale che può servire per stampare sino sei cartoline in una sol volta. Non posso descrivere qui questo bellissimo processo che il dilettante, cui interessa, può trovare descritto minutamente in manuali speciali (2).

Dirò solo che la fotocollografia (di solito chiamata, benchè impropriamente, fototipia) è il processo fotomeccanico che dà stampe, che per perfezione e aspetto s'avvicinano di più alle fotografie, non avendosi la reticolatura come nelle fotozincotipie. Per la stampa delle cartoline illustrate è oggi il processo preferito (3).

Prof. RODOLFO NAMIAS.

(1) Depositario per l'Italia è la ditta Arturo Ambrosio, Torino-Milano.

(1) È costruito e messo in commercio dalla ditta Pietro Gambarini di Milano.

(2) Prof. RODOLFO NAMIAS, *La fotocollografia (fototipia) alla portata di tutti.*

(3) Questo torchio, come tutto il materiale del processo, trovasi presso la ditta Mario Ganzini, Milano.

Fotografie.

Molte delle fotografie riprodotte in questo numero ci furono gentilmente favorite da egregi dilettanti fotografi, nostri ottimi soci, come i signori: Alberto Cesare Musso (Cornigliano Ligure per il lago d'Iseo; prof. G. B. Bandelli (Vittorio) per il convegno di Vittorio; Romano Agostino Cavarzere (Codroipo) per l'automobilitazione; prof. Filippo Seves (Pinerolo); Costantino Bottoli (Vittorio) per Vittorio.

La fotografia del busto della Madonnina del Duomo ci venne favorita dal noto fotografo Carlo Fumagalli (Fotografia Montabone).

A tutti i nostri ringraziamenti.

Targa obbligatoria per gli automobili.

Il T. C. I. s'incarica di approntare pei propri soci automobilisti la targa di cui ogni automobile dev'essere munito di conformità al decreto 5 marzo 1903. Indicare al T. C. I. il nome della provincia in cui fu rilasciata la licenza e il numero della licenza stessa.

Prezzo L. 4 franca di porto in Italia.

Gli automobilisti, le cui vetture sieno sfornite della targa, si espongono ad ammende variabili da L. 100 a L. 600!...

Brescia.

(28-29 agosto).

Il 28 agosto fu per Brescia, fu per il turismo, un giorno memorando. Si iniziò in quel dì il convegno del Touring; s'iniziò la settimana automobilistica, così bene riuscita sotto tutti gli aspetti; e s'inaugurò (senza... inaugurazione, cioè senza discorsi inutili, complimenti e mutui incensamenti) l'esposizione automobilistica.

Qui non possiamo parlare che del primo dei tre argomenti.

Brescia (che attirò sempre, durante la stagione estiva, masse notevoli a visitare la sua esposizione), era in quel giorno ancora più animata del solito, e percorsa in tutti i sensi da squadre e brigatelle di ciclisti, o da ciclisti isolati, venuti a prender parte al convegno-congresso indetto dal Consolato di Brescia.

La riunione era stata preannunciata da un gentile e simpatico manifesto del Municipio.

La squadra di Grosseto al convegno di Brescia.

La cittadinanza rispose con cortese larghezza all'eloquente invito; e le bandiere sventolavano numerose, specialmente sul corso Zanardelli e in via delle Spaderie, per cui doveva passare il preannunciato corteo.

I ciclisti, man mano che giungevano in città, andavano a deporre le loro macchine alle scuole di San Barnaba, e poi si spargevano qua e là mettendo in mostra i loro numerosi (troppo numerosi, forse!) distintivi, che indicavano i reduci dai numerosi convegni che (pur con tutti i loro difetti), hanno molto servito a sviluppare il turismo ciclistico, ad affratellare i ciclisti d'Italia, a far conoscere agli Italiani tante belle località della patria.

A San Barnaba viene distribuito il distintivo, cogli stemmi di Brescia e del Touring, e la data del convegno; ed ogni ciclista riceve pure un biglietto d'ingresso per la visita delle mostre sul colle Cidneo. Il capoconsole avvocato Tarenzi, ed i consoli nob. Buzzoni, Capellini, Fapanni, rag. Mercanti (molto occupato anche per l'esposizione automobilistica e per i preparativi dell'automobilitazione), Saccomani, ing. Soncini, fecero con molta solerzia e cortesia gli onori di casa.

Alle 10 cominciò la sfilata... a piedi; una specie, adunque, di cavalleria appiedata; una sfilata che, nei convegni del Touring, è quasi una novità, perchè non ricordiamo di averne veduta una simile che una sola prima d'ora, ad Udine, lo scorso anno. Precede la banda dell'Istituto Pavoni, e seguono le squadre (molte delle quali con vessillo), che percorrono il corso Magenta, corso Zanardelli, via Spaderie e piazza del Comune.

Il corteo pittoresco traversa, fra fitta siepe di popolo, la lunga via; si reca al Municipio; e mentre la banda si ferma suonando sotto la loggia, le rappresentanze, su per lo scalone, salgono dal sindaco conte F. Bettoni, il quale li accolse con assai cortesi parole, e ad essi rivolse, a nome di Brescia, un ringraziamento, un saluto, un augurio. A nome del Touring rispose opportune parole il capoconsole avv. Tarenzi. I due discorsi furono assai applauditi; e la riunione si sciolse con evviva a Brescia, al suo sindaco, al T.

Il corteo tornò a formarsi, e si recò alla sede della società Forza e Costanza (annessa alla Crocera di S. Luca), ove il Comitato offrì un *wermouth* d'onore; dopo di che tutti entrarono a visitare l'esposizione d'automobili, e si sparsero quindi per la città, a visitarne le altre mostre ed i musei.

Alle ore 14 si tenne il congresso, di cui diamo ampia relazione a pag. 353.

Il giorno 29 circa 200 dei ciclisti convenuti a Brescia presero parte, sul lago d'Iseo, alla gita di cui parliamo a pag. 325; e reduci a Brescia, seguendo l'esempio di quelli restati in città, si sparsero a visitare le varie esposizioni, i musei, le pinacoteche.

Alla sera, all'Albergo d'Italia, il Consolato di Brescia offrì un banchetto alla Direzione Generale del Touring, che era rappresentata dai membri del Consiglio signori avv. Bernardo Garbati, rag. Arato Ardenghi, Oreste Gorla.

Erano fra i presenti il sindaco conte Federico Bettoni, il cap. Annibale Emilio Angherà, l'ing. Massimo Tedeschi.

Ai brindisi parlò primo, con parole assai gentili per il Touring, il sindaco conte Bettoni, a cui, a nome del Touring, rispose applaudito l'avv. Garbati. Seguirono poi varî altri, fra i quali ricordiamo il capoconsole avv. Tarenzi, il console rag. Mercanti, il sig. Oreste Gorla, l'ing. Tedeschi, il cap. Angherà, ed il cav. Caimmi (direttore della *Stampa Sportiva*) che ebbe per Brescia opportune e meritatissime parole di plauso.

Il convegno (che riuscì una novella prova della seria e possente organizzazione del Touring) fu chiuso alla sera coll'applaudita conferenza (abbellita da proiezioni, eseguite dal geometra Ottavio Trainini)), del cap. Annibale Emilio Angherà (nel salone del Liceo, al palazzo Bargnani), sui motocicli ed automobili nei servizi di guerra; conferenza assai opportuna, perchè servì ad illustrare preventivamente l'esperimento d'automobilitazione che ebbe, pel giorno seguente, così perfetto ed utile svolgimento. Il conferenziere parlò dei servizi che potranno disimpegnare in guerra i militari montati sopra delle motociclette, sia isolati, che costituiti in reparti combattenti, e di quelli che renderanno gli usuali automobili (capaci di trasportare da 4 a 6 persone), ed infine dell'impiego per servizi di guerra degli omnibus-automobili dotati di minore velocità ed in uso per il trasporto di un numero maggiore di viaggiatori. Ricordò infine che in Inghilterra, in Francia, in Austria, in Germania, i Governi hanno dato ordinazioni ed istruzioni per approfittare degli automobili per l'esercito.

Anche presso di noi si segue nel campo militare, molto più attentamente di quello che forse non appaia, il movimento automobilistico.

Lo seguono il governo, lo seguono bravi e provetti ufficiali del genio militare. L'oratore (salutato da vivi applausi) concluse:

« L'esercitazione che con tanto slancio patriottico siete accorsi voi ad eseguire in questa importante settimana automobilistica, costituisce la più lieta promessa per l'avvenire: e la svegliatezza vostra ci è garanzia che non rimarremo secondi a nessuno nell'applicazione di questo trovato degli usi guerreschi ».

Il convegno (serio, pratico, utile) non poteva trovare una conclusione più nobile ed alta della conferenza del capitano Angherà.

Gemona.

(7 agosto).

L'Unioue Ciclistica Gemonese, fondata a Gemona (Udine) nel marzo del corrente anno, prese fin dal principio grande incremento. Molte gite riuscirono assai bene, sia per l'attrattiva del paesaggio percorso, sia per la concorde e fraterna unione dei gitanti.

Gemona volle tributare al sodalizio una manifestazione di simpatia nell'offrirgli il vessillo sociale, lavoro accurato, recante in basso a destra la figura dello storico castello, ed in alto, a sinistra, lo stemma della provincia da un lato, dall'altro l'emblema sociale dipinto dal valente decoratore signor Ugo Brollo.

Vessillo dell'Unione Ciclistica Gemonese.

La cerimonia ebbe luogo nella sala municipale. Ai lati della tribuna stanno schierati i vessilli del Municipio e delle società cittadine. Notiamo molte e molte fra le più gentili signore e signorine gemonesi, e tutti i soci dell'Unione Ciclistica in costume.

Al posto d'onore stanno le signorine Billiani, Cragnolini, Simonetti, infaticabili promotrici, il sindaco, il deputato del collegio on. Caratti e i presidenti delle associazioni cittadine.

La signorina Cragnolini con appropriate parole di circostanza, a nome delle sue compagne porge il labaro al presidente dell'U. C. G. conte Bulfardo Gropplero, il quale, a nome del sodalizio a cui presieduto, ringraziò, assicurando che questa novella prova di simpatia sarà di sprone alla gioventù gemonese per le gare dell'avvenire.

Intanto la banda della Società Operaia, nella loggia sottostante intuona l'allegra marcia, composta per l'occasione dal maestro Frezzato.

Castello di Gemona.

Terminata la cerimonia si forma il corteo che accompagna la nuova bandiera alla sede della Società, ove viene offerto un rinfresco.

***

Assai bene riuscì pure il convegno ciclistico organizzato dalla U. C. G.

Lo splendido mattino estivo viene salutato dallo sparo dei mortaretti, dal suono della campana della torre del castello e dalle due bande cittadine percorrenti le vie principali della città.

I soci dell'Unione Ciclistica Gemonese, in elegante costume, sono alle porte della città in attesa delle squadre.

Alle 11, formatosi il corteo (400 ciclisti) attraversò le vie principali per portarsi nella sala municipale, elegantemente addobbata, dove viene offerto dall'U. C. G. il vermouth d'onore.

Sono rappresentate le seguenti città e borgate:

Verona, Gorizia, Cervignano, Pordenone, Palmanova, San Daniele, Tolmezzo, Buia, Cividale, S. Maria la Longa, Codroipo, Meretto di Tomba, Velacco.

La cattedrale di Gemona.

Brinda per il primo il sindaco signor Antonio Stroili, che porta il saluto di Gemona ai ciclisti. Seguono il presidente dell'U. C. Gemonese signor Bulfardo conte Gropplero, ed il signor Ermes Edoardo Disetti console del Touring, che portò a nome del Touring un saluto a tutti i convenuti.

Parlarono pure il presidente della squadra di Cervignano, il signor Miniscalchi per S. Daniele e il presidente dell'Unione Ciclistica Udinese avv. Baldissera che ringrazia Gemona della bella accoglienza fatta agli ospiti.

Tutti i brindisi furono salutati con applausi ed evviva.

Alle 17 ha luogo la sfilata, riuscita splendidamente. Le bande di Gemona, Tricesimo, Buia, Artegna lungo il percorso intuonauo allegre marcie. Assiste una folla enorme e plaudente.

La giuria, composta da tutti i presidenti delle squadre intervenute, così aggiudicò i premi:

Alle squadre più numerose: I. Codroipo; II. S. Maria la Longa; III. Cervignano.

Alle squadre che giunsero più da lontano: I. Pordenone II. Gorizia; III. Palmanova.

Alle squadre in miglior costume: I. Udine; II. Meretto di Tomba.

Ai ciclisti più giovani: Ellero di Tricesimo; Danesi di Palmanova.

Premi speciali: I. Pordenone, sezione Audax; II. Cervignano; III. Gorizia; IV. Codroipo; V. S. Maria la Longa; VI. Verona; VII. Buia; VIII. Unione C. Udinese; IX. Velacco T. C. I.; X. Cividale; XI. Sezione udinese T. C. I.

La sera, la fantastica illuminazione della cittadina e lo spettacolo pirotecnico chiusero la simpatica festa, che lasciò in tutti un indimenticabile ricordo.

Pinerolo.

(11 settembre).

Favorita da un tempo bellissimo, l'annunziata manifestazione sportiva (alla quale il Touring era rappresentato dai consiglieri Oreste Gorla e dall'avv. Federico Guasti) riuscì superiore ad ogni aspettazione.

Pinerolo.

Tutta la città apparve fin dal mattino imbandierata.

Venne pubblicato un numero unico per il convegno che riuscì tutto un elogio per l'attività di questo Veloce Club e sopratutto per l'egregio suo presidente cav. avv. Amedeo Brignone, il quale, mirabilmente secondato dalla direzione e dalle commissioni sportive, è l'anima del circolo, e merita veramente un plauso per l'opera sua nobilissima a pro della gioventù.

Cav. avv. Amedeo Brignone Capoconsole del T. a Pinerolo.

Nel parco della Società delle corse, ove si distribuì nella mattinata a tutti i ciclisti lo splendido distintivo, convennero le numerosissimesquadre ciclistiche, tra cui vanno ricordate: lo Sporting Club di Torino, l'Audace Club di Torino, La Torino, La Polisportiva Po, l'Audax Club di Torino, l'Unione ciclistica di Carmagnola, l'Unione Alpinistica di Torre Pellice, il Veloce Club di Genova; il Touring di Torino, la sezione del Touring di Acqui, la Rota di Cuneo, la Gimnica ricreativa di Saluzzo, il Club Sportivo di Mondovì, il Veloce Club di Savona, il Consolato del Touring di Caselle, la Società Ciclistica di Trinità, la sezione Touring di Savigliano, l'Unione Sportiva di Biella, l'Audax Club di Genova, l'Audax di Alessandria, l'Audax di Spezia, il Veloce Club di Modena, l'Audax di Acqui, l'Augusta-pretoria di Aosta e l'Unione Ciclistica di Fossano.

Vessillo del Veloce Club a Pinerolo.

Alla presenza di circa 500 ciclisti, il presidente del Veloce Club, cav. Brignone, tenne un discorso riassumente tutti i primi dieci anni di vita del florido sodalizio pinerolese. Indi si procedette all'inaugurazione solenne del gonfalone sociale, che è riuscito un lavoro bellissimo.

Fu eseguito, su disegno dell'ing. cav. Cambiano, dalle signore Peppione e Bo di Torino.

A tale inaugurazione fu, con pensiero gentile, chiamata a madrina del gonfalone la signorina Pia Armandis figlia del sindaco: tutte le autorità cittadine presenziarono alla funzione.

Dopo i ricevimenti del pomeriggio al Veloce Club ed al Circolo Sociale, ebbe luogo alle ore 16 la sfilata (a cui intervennero 500 ciclisti, 30 motociclisti ed 8 automobili), di tutti i turisti dinanzi al padiglione della Giuria. Vennero poi distribuiti i ricchi premi alle squadre.

Cattedrale di Pinerolo.

Alla sera, seguendo lo stesso percorso della sfilata diurna, ha avuto luogo una fiaccolata ciclistica assai numerosa e di bellissimo effetto, per la quale vennero distribuite 5 altre medaglie d'oro e 15 medaglie d'argento.

* * *

Il convegno turistico di Pinerolo è riuscito bene; ma esso ha anche offerto occasione alla *Gazzetta dello Sport* di Milano, ed al periodico *La Lanterna Pinerolese* di Pinerolo, di constatare che in quella città, e nei comuni vicini, i soci del Touring sono in numero inferiore a quello che pur si dovrebbe raggiungere.

Dall'articolo della *Lanterna* togliamo quanto segue:

" Si pensi che dei 1500 ciclisti che si annoveravano nel nostro circondario due anni fa, appena una settantina erano iscritti alle file del Touring con una proporzione di meno del cinque per cento! Mentre nel circondario di Susa la proporzione fra ciclisti del Touring era del 27 per cento, in quella di Aosta del 21, in quella di Torino del 16 e così via.

Casa principi d'Acaia.

" Oggi le cose sono un po' cambiate e la percentuale dei soci che il nostro circondario dà al Touring sul numero dei suoi ciclisti è alquanto salita. Nella sola città di Pinerolo si contano 35 ascritti alla grande Associazione turistica su 450 ciclisti; in linea assoluta non si può dire che sia molto, ma è certo che fra qualche anno questi 35 soci si saranno triplicati ".

Vittorio.

(11 settembre).

Nella parte alta della provincia di Treviso, là dove le Prealpi Carniche e le Prealpi Bellunesi, divise dalla valle per la quale passa la strada del Fadalto, vanno morendo nella pianura, sorgono due città che or sono fuse in una città sola. Lungo la gola da cui esce il Meschio è Serravalle; più a sud, ove le chine dei monti s'allargano per abbracciare la pianura, è Ceneda; e le due città, forse un giorno non del tutto concordi, chiesero ed ottennero (con decreto 22 novembre 1866), nei giorni allietati dai primi entusiasmi dell'indipendenza, di formare una sola città, *Vittorio*, dal nome del re liberatore.

Avv. cav. Giov. Wassermann
Sindaco di Vittorio
Presidente del Comitato
dei festeggiamenti.

Vittorio è, per la posizione, per gli svariati dintorni, per le ricchezze dell'arte, per la grandiosità delle memorie, per le bellezze della natura, una delle città più notevoli del Veneto. Dalla linea Venezia-Udine si stacca a Conegliano una linea ferroviaria (della Società Veneta) di soli 14 chilometri, la quale, in direzione da sud a nord, sale lievemente, lasciando a sinistra le colline (abbellite di ville e di casucce) che, fra Conegliano e Vittorio, e fra i torrenti Canello e Cervada, s'estendono verdi ed ondeggianti, ed a destra quelle di Colle Umberto, così care a Tiziano.

La stazione ferroviaria di Vittorio è proprio nel centro della città, nella piazza Vittorio Emanuele e di fronte ad essa è il Municipio. Da questa piazza (nella quale sorgono le statue di re Vittorio e di Garibaldi), chi va verso nord (per il viale Concordia) giunge a Serravalle, chi va a sud giunge a Ceneda.

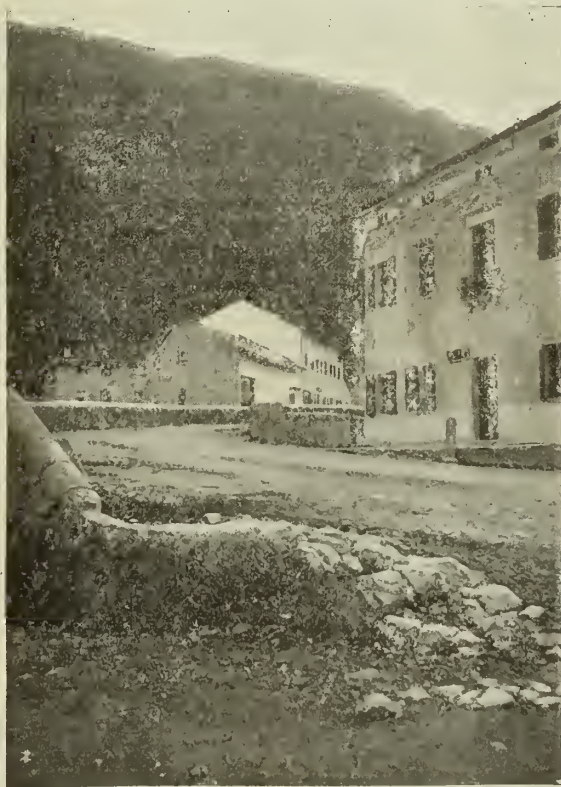
Inaugurazione del vessillo del Club Sportivo.

Il comitato direttivo dei festeggiamenti volle (com'è costume) che a questi non mancasse un convegno ciclistico; e perciò colle firme del sindaco presidente avvocato Giovanni Wassermann, e del console del Touring signor Giuseppe Eugerio, diramò largamente un cortese invito.

L'invito ebbe l'eco più lusinghiera, e le promesse furono ampiamente mantenute.

Sino dalle prime ore del mattino cominciarono a giungere le squadre dalle varie provincie del Veneto.

Dopo le 10 tutti i ciclisti si radunarono nell'ampio salone del Municipio, ove venne loro offerto, con grande profusione, il wermouth, e dove il sindaco avv. Wassermann rivolse ai convenuti un gentile ed applauditissimo saluto. Gli rispose, pure applaudito, l'avv. Vittorelli, capoconsole del Touring a Venezia.

Sullo scalone del Municipio, davanti a grande folla addensatasi sulla piazza, e coi suoni della banda di Ceneda e della fanfara ciclistica di Montebelluna, si inaugurò poi l'elegante stendardo del Club Sportivo di Vittorio. Fungeva da padrino (quale rappresentante della Direzione generale del Touring) il prof. Ottone Brentari, il quale (presentato dal signor Sabino Castani presidente del Club) pronunciò brevi parole, portando il saluto della Direzione generale, ed accennando all'opera affratellatrice, patriottica, nazionale ed internazionale del Touring, ed alle glorie e bellezze di Vittorio. Parlarono poi brevemente, tutti applauditi, il console signor Eugerio, ed il signor Oreste Girardo di San Vito di Fagagna.

Sulla strada del Fadalto.

Molti dei convenuti si radunarono quindi a cordiale banchetto, chiuso con nuovi saluti del rappresentante di Vittorio al Touring e del rappresentante del Touring a Vittorio.

Era in programma una passeggiata ai pittoreschi laghetti di Negrisiola; ma, data la ristrettezza del tempo, ben pochi poterono compierla. Non si volle però che questa parte del programma avesse a mancare; e l'avv. Guido Ehrenfreund di Venezia col suo automobile (una docile e silenziosa Serpollet) condusse fin lassù l'avv. Wassermann ed il prof. Brentari. A poco più di quattro chilometri da Vittorio, sulla strada del Fadalto (che fa parte della strada d'Alemagna, aperta nel 1830), di là dal piano di Savassa, a m. 161 sul mare, s'allarga, placido e cupo, il lago di

Negrisiola, alimentato dai torrenti di Valscura e di San Florian, e creatore del torrente Meschio; il quale più in basso, allargandosi nel predetto piano, forma altri due laghetti. I franamenti delle pendici orientali del Col Visentin vanno sempre più impicciolendo il lago, su cui il professore Davide Levi Morenos ha già messo gli occhi per popolarlo di pesci.

Giuseppe Eugerio console del Touring e Santino Castani presidente del Club Sportivo.

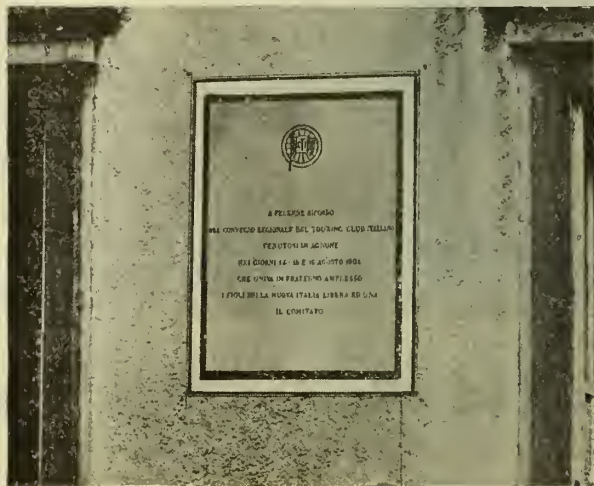
Verso le 15, nella lunga via che traversa ed unisce le due parti antiche della nuova città, e fra due fitte siepi di popolo plaudente, ebbe luogo la riuscitissima sfilata (preceduta dall'automobile del signor Ehrenfreund col sindaco e colla giurìa), che riscosse vivi applausi, specialmente al passaggio della bella squadra e fanfara di Montebelluna. Il corteo era organizzato e guidato dal console signor Eugerio.

In attesa della sfilata.

Il corteo (formato di circa 600 ciclisti, divisi in 43 squadre) percorse le vie Rizzarda, Garibaldi, Salsa, Concordia, Cavour, Guido Caroni, Fontana, Regina Margherita, di nuovo Cavour e Concordia, per finire in piazza Vittorio Emanuele, compiendo un percorso di circa cinque chilometri, fra le acclamazioni, ed il getto di fiori e cartellini tricolori.

Dopo la Gymkhana ciclistica (che riuscì assai bene, e fu molto gustata dal numeroso pubblico), ebbe luogo, dallo scalone del Palazzo Comunale, la proclamazione dei premî, e la riuscitissima festa, che lasciò tutti soddisfatti, finì con concerti ed illuminazioni.

Una lapide per un convegno del Touring.

Abbiamo parlato, nel numero precedente, del ben riuscito convegno di Agnone, di cui riparla in questo numero il signor Trasatti, console del Touring a Roma. In quella circostanza, fra una calca di popolo acclamante, sul corso Vittorio Emanuele, presso la sede dello Sporting

Club e del Consolato del Touring (palazzo d' Agnillo) si scoprì una lapide commemorativa del convegno, donata al Comitato dal console Tirone. L'iscrizione dettata dal dottor Alfonso Savastano, è la seguente: *A perenne ricordo — Del convegno regionale del Touring Club Italiano — Tenutosi in Agnone — Nei giorni 14, 15 e 16 agosto 1904 — Che univa in fraterno amplesso — I figli della nuova Italia libera ed una — Il Comitato.*

Parlò l'altro console del Touring a Roma sig. Riccardo Guglielmetti, il quale si compiace col Comitato perchè ha saputo creare un bel precedente, quello che i convegni, così utili al Touring ed al paese, siano ricordati sul marmo.

Da Roma ad Agnone e ritorno.

Sin da quando apparve in questa *Rivista* la notizia che il Consolato di Agnone indiceva il primo congresso regionale ed inaugurava il proprio vessillo, il Consolato romano, su mia proposta, deliberava di prendervi parte con una gita ciclistica.

Si intese, con ciò, di aderire, sebbene parzialmente, ai desiderati della Direzione generale, la quale ha più volte manifestato che il Consolato romano, come uno dei più prossimi, dovesse essere l'araldo del Touring nelle regioni dell'Italia meridionale ove il turismo non ha destato grandi entusiasmi.

Pietro Tirone console del T. in Agnone.

Postomi all'opera raccolsi l'adesione di pochi amici, tutti soci del Touring, aventi tutti un bel passato turistico ed una sana e robusta costituzione, i quali pur non avendo, ad eccezione di due, il titolo di *audax*, nondimeno *escono dalla numerosa falange dei ciclisti ordinari che hanno per meta nelle loro gite domenicali le osterie suburbane.* (Vedi *Rivista*, anno X, n. 8, agosto 1904, pag. 255).

Si prefissero di farmi compagnia i consoli Enrico Righetti, Riccardo Guglielmetti, e i soci Giulio Stefanini, ing. Francesco Pollastri, Pietro Cuore, Angelo Righetti, Antonio Barone, e la mattina del 13 agosto, presa la via di Frascati, per evitare la sempre pessima e trascurata via della Colonna, si proseguì per Frosinone e Cassino, meta del primo giorno, ove non mancarono le affettuose cortesie del console Capaldi.

Signorina Jole Trasatti madrina del vessillo del T. ad Agnone.

Il 14 procedemmo per Venafro ove, soltanto, il panorama comincia ad interessare, reso poi splendidissimo da Isernia ad Agnone, le cui strade, sebbene faticose per forti pendenze, sono compensate da una manutenzione accuratissima, veramente esemplare, dall'aria fresca ed ossigenata dei boschi vicini, dalle ombre deliziose, da corsi d'acqua frequenti.

Riuscì faticosa la salita da Carpinone a Pescolanciano, con la minaccia di un temporale, e quella da Pescolanciano al Casone di Pietra di Mele (metri 1080 su livello del mare); e la lunga discesa di 14 chilometri sino al Verrino, (che precede la salita di accesso ad Agnone), fu fatta con molta prudenza verso sera pei frequenti e pericolosi *tourniquets*.

Il 15 e 16 si svolsero le feste del convegno in Agnone, operosissima città del Sannio, splendida sede di una stazione climatica. Parteciparono al convegno, oltre la squadra di Roma, quelle di Napoli con S. Maria Capua Vetere e Mondragone, e la squadra di Chieti. Nessuna rappresentanza ciclistica dei paesi vicini! La squadra romana, da me diretta, fatta specialmente segno alle maggiori cortesie, dovette fermarsi ancora il 17 e 18 continuamente festeggiata.

La mattina del 19 io e gli amici Guglielmetti, Stefanini e Pollastri, (dappoichè il socio Barone aveva proseguito per Vasto e i signori Enrico ed Angelo Righetti e Pietro Cuore erano dai loro affari urgentemente richiamati a Roma), partimmo di buon'ora da Agnone in bicicletta per prendere, alla stazione di Carovilli-Agnone, il treno che doveva condurci a Roccaraso.

Di qui per lo splendido piano Delle Cinque Miglia, e con piccola sosta a Solmona per visitarne le cose principali, eravamo alla sera a Popoli, ivi pernottando.

Le famose svolte di Popoli attaccate a piedi assai di buon'ora la mattina del 20 riuscirono pesanti, ma la vista della conca di Popoli, avvolta parzialmente nella nebbia, solcata dal vorticoso Pescara e la splendida corona di monti or brulli, ora boscosi, avente per sfondo il severo Majella, attenuava il nostro disagio.

Da Aquila, ove sostammo nel pomeriggio del giorno 20, partimmo nel giorno successivo toccando Rieti, salutati dal console Fiordeponti, e Piediluco, attraversandone il lago incantevole, per giungere a Terni sull'imbrunire, ivi pure cortesemente accolti dal capo console Bajocco.

Furono così percorsi complessivamente in bicicletta chm. 491,70.

Il primo treno del giorno successivo ne rendeva alla nostra Roma, benedicendo la bicicletta ed il Touring che ci procurarono tanti godimenti spirituali; ed io in cuore ringraziava, come tuttora li ringrazio, i carissimi compagni che con il loro costante buon umore, con le loro affettuosità, con il desiderio vivissimo di non trascurare nessuna delle bellezze naturali ed artistiche delle regioni attraversate, impressero nel mio cuore, di questa gita nel Molise e nell'Abruzzo, il più caro ed indimenticabile ricordo.

Vessillo del Consolato del Touring ad Agnone.

Roma, 30 agosto 1904.

Rag. F. TRASATTI
Console del Touring Club Italiano.

***

Quando la *Rivista* di settembre era già stampata, e se ne cominciava la spedizione, ci giunse (colla data 31 agosto) da Agnone una estesa relazione sul convegno del Touring tenutosi colà quindici giorni prima, e del quale già avevamo parlato; e siamo dolenti di non poter ora pubblicare quella relazione, che ripete una narrazione in gran parte già fatta.

I consoli del Touring al convegno di Agnone.

Ettore Cipullo Cons. S. Maria C. V. — Cav. Trasatti, Cons. Roma Dirett. gita squadra romana. — Dott. Luigi Arano Capo Console Napoli. — Avv. Boccucci Cons. Mondragone.
Riccardo Guglielmetti Cons. Roma. — Carlo Massangioli Cons. Chieti. — Pietro Tirone Cons. Agnone. — Sig. Righetti Cons. Roma.

Altrettanto dobbiamo dire delle relazioni pervenuteci con soverchio ritardo (e quando già era in macchina la *Rivista* di settembre) sui convegni di Biella e Vercelli.

Preghiamo ancora una volta, e vivamente, tutti i cortesi soci che vogliono inviare relazioni (e tanto più se ad esse vanno unite fotografie) di scrivere al più tardi nel giorno successivo a quello in cui avvenne ciò di cui vogliono parlare.

E' assai di rado possibile tener conto di quanto ci giunge dopo il 15 di ciascun mese.

ARZIGNANO (Vicenza). — Ebbe qui luogo, il 25 settembre, un convegno ciclistico interprovinciale. Presidente onorario del comitato esecutivo era il sig. Tarcisio Biasin, console del Touring, presidente della deputazione provinciale di Vicenza, e presidente effettivo il signor Dante Carradore. Dopo la sfilata, con partenza dal Campo Marzio, le numerose squadre intervenute (per le quali erano stati stabiliti numerosi premi) intervennero alla gara bandistica ed agli altri festeggiamenti.

BERTINORO (Forlì). — Sulla nostra ridente collina, chiamata tanto felicemente: *ringhiera delle Romagne*, e da dove l'occhio domina un immenso e grandioso panorama, ebbe luogo l'11 settembre il primo convegno ciclistico, indetto dal locale Consolato del Touring. E, chi abbia riguardo alla difficoltà dell'accesso, per le salite non indifferenti, alla poca conoscenza del luogo in chi doveva venir da lontano, e alla concorrenza degli altri convegni tenutisi nelle vicine città, deve confessare ch'esso è completamente riuscito. Un centinaio circa di ciclisti intervennero in isquadre numerose ed eleganti, da Faenza, Fano, Forlì, Imola, Castel S. Pietro, Savignano; altri ciclisti vennero da Rimini, Ravenna, Cervia, Cesenatico, Parma ed altre città.

Alle ore dieci e mezza si mosse la sfilata, con alla testa i ciclisti bertinoresi, percorrendo colle biciclette infiorate e adorne di piccoli gonfaloni dai colori del Comune, il corso Cavour, il borgo Cairoli e il viale dei tigli, e su per il corso Mazzini fino in piazza Vittorio Emanuele. Ivi i ciclisti si adunarono nel salone del palazzo comunale per il vermouth d'onore, accolti dalla Giunta e dal sindaco conte Guarini, il quale disse gentili e felicissime parole di saluto.

Al pomeriggio, preceduti dalla banda cittadina, i ciclisti convennero al vicino monte dei Cappuccini, dove fu servita a ciascuno una lauta merenda, inaffiata dalla celebre Albana di Bertinoro. Subito dopo ebbe luogo la premiazione delle squadre, e verso le ore 18 i ciclisti si separarono, salutati da formidabili *hurrah* e auguri di rivederci l'anno prossimo a nuovo e più numeroso convegno.

BOLOGNA. — Come abbiamo annunciato nel numero precedente, ad iniziativa dei signori Bonesi Edgardo di Bologna, Minelli rag. Giulio, console del T. C. I. di Budrio e Puntoni Vittorio di Pisa, tutti e tre valenti ciclisti, è stata costituita una nuova Società ciclistica nazionale, che ha assunto il titolo: *Routier Italiano*.

Scopo di questa nuova Società è quello di riunire i più forti pedalatori d'Italia in tante sezioni, facenti capo alla direzione generale, per modo che in caso di pubbliche calamità o di eventi straordinari nazionali, col collegare fra loro opportunamente le varie sezioni, si possa attivare un celerissimo servizio di corrispondenza con apportatori di messaggi, che debbono superare le più grandi distanze in un tempo minimo.

Questo tempo minimo è stabilito nel regolamento delle marce in ragione di chilometri 100 in 5 ore, con buon esito, per chiunque voglia aspirare al titolo di *Routier italiano*. Il tratto però dei 100 chilometri dovrà essere superato senza mai fermarsi, eccetto che per casi di forza maggiore.

Il 4 settembre ebbe luogo la prima marcia ufficiale di chilometri 100 in 5 ore, sul percorso Bologna-Modena-Rubiera-Modena-Bologna, con partenza da Bologna alle 4 del mattino dal caffè Ugo Bassi in via Indipendenza.

Lo scopo sì nobilmente generoso che anima i promotori della nascente associazione farà — noi speriamo — vivere di una vita prosperosa e florida di lieti eventi questa nuova manifestazione ciclistica della gioventù italiana, che al diletto collega l'amore per il paese.

BUDRIO (Bologna). — In occasione dei festeggiamenti organizzati dalla Società del Risveglio, per iniziativa del console del Touring rag. Giulio Minelli, si tenne, il 18 settembre, un convegno ciclo-automobilistico, durante il quale si inaugurò il nuovo vessillo del Consolato del Touring.

CAVALESE (Trento). — Nei giorni 4 e 5 settembre il *Veloce Club Alto Avisio* si recò a Primiero, a fare una visita ai fratelli del Cismone. Alla birreria Orsingher, a Siror, già stava raccolta la maggior parte dei soci del Veloce Club Primiero con diverse gentili cicliste. Di là, dopo i saluti e presentazioni, si andò in lungo corteo a Primiero, dove i gitanti furono ricevuti dallo sparo dei petardi e da un fitto getto di fiori e vigliettini inneggianti all'Alto Aviso, a Fiemme, ecc. Dopo una generosa bicchierata, vi fu il pranzo, veramente splendido sotto tutti i riguardi, servito dall'Hôtel Orsingher. I coperti superavano l'ottantina. Alle frutta parlarono il dott. Morandini, il maestro Troppman e il sig. Orsingher. Dopo il banchetto si fece il giro per la borgata colla fanfara in testa. Alla sera fuochi artificiali e danze, che si protrassero fino all'alba. La gita lasciò in tutti un caro ricordo.

CHERASCO (Cuneo). — In occasione del trentennario della fondazione della locale Società operaia di M. S., ad iniziativa della medesima e del locale Consolato del Touring, e col concorso degli esercenti, è indetto in questa città un convegno ciclo-automobilistico pel giorno 2 ottobre. Sono stabiliti varî premî.

COLOGNA VENETA (Verona). — Oltre 400 ciclisti parteciparono al convegno del giorno 11 settembre. Al convegno erano rappresentate le società ciclistiche di Rovereto, Trento, Riva, Verona, Arzignano, Badia Polesine, Valdagno, Fontaniva, Brescia, Sanguinetto, Cerea, Sambonifacio, Frontignano, Minerbe, Pieve di Cadore, Soave, Veronella, Pressana, Albaredo, Montagnana, Busto Arsizio, Vicenza, S. Maria Maddalena, Lendinara, Bassanello, Bussolengo, Gaiba, Malo, Montebello, Castelbaldo. Le fanfare ciclistiche di Brescia (Leonessa d'Italia), Verona, Cerea diedero un bellissimo concerto in piazza Vittorio Emanuele e furono premiate con quest'ordine: 1° premio (medaglia d'oro) a Cerea e Brescia; 2° premio Verona.

Seguì la gara di tiro a segno, per la quale aveva mandato una medaglia anche il comm. Johnson, direttore generale del T.

CREMONA. — L'Unione Sportiva Cremonese, sotto il patronato della Società *Pro Cremona*, indice, per i giorni 1 e 2 ottobre, un convegno ciclo-motociclistico internazionale (con numerosi premî) e corse ciclo-motociclistiche.

GIULIANUOVA (Teramo). — Il convegno ciclistico che ebbe qui luogo il giorno 28 ad iniziativa del capo console conte Acquaviva d'Aragona, è riuscito brillantissimo. Le squadre ciclistiche abruzzesi e marchigiane fraternizzarono, il municipio festeggiò gli ospiti graditi. Al banchetto sociale parlarono, fra vive acclamazioni: il dott. Pandolfi, console di Castellamare, il quale propose un telegramma di saluto al comm. Johnson, direttore generale del Touring; il signor Nicola Rocchi ed il console dott. Natalucci, entrambi di Porto Civitanova. Parlarono inoltre i signori Tauchi di Terni, Albanesi di Ascoli Piceno, l'avv. Colabattista di Sulmona e infine ringraziando risposero il capo console conte Acquaviva d'Aragona, ed il sindaco cav. Ciaffardoni. Levate le mense, fu fatto un gruppo fotografico, quindi si tenne la rassegna delle squadre e il conferimento delle medaglie offerte dall'egregio capo console. Chiuse la indimenticabile giornata, rallegrata dalla banda locale, la sfilata pel corso, indi la partenza delle squadre fra clamorosi evviva e cordiali " a rivederci ".

INCINO ERBA (Como). — Per iniziativa d'un comitato (di cui facevano parte i signori Falco, console del Touring e presidente del Veloce Club Eupili; Malinverno, console del Touring per Incino Trucchi, console del Touring per Erba; Donegana, console del Touring per Bosisio) il 2 ottobre si tenne una festa ciclistica, con visita all'esposizione orticola e ciclistica d'Erba, al monumento ed alla casa del Parini a Bosisio, ed al lago di Pusiano, il " vago Eupili " del grande poeta.

LATISANA (Udine). — Il convegno ciclistico di Latisana non lascierà molto buona memoria di sè. Dopo il *vermouth*, dopo la sfilata, furono assegnati i premi.

Scrive il giornale *Il Friuli* di Udine:

" Al momento della premiazione succede un vivo pandemonio. I ciclisti, dimentichi di essere ospiti di Latisana, si comportano invero eccessivamente nelle proteste. Si sa che in tutti i convegni ciclisti sorgono animosità tra le squadre rivali; ma non si aspettava mai un simile tafferuglio ".

E scrive il *Gazzettino* di Venezia:

" Il verdetto della Giuria non soddisfa le varie squadre, le quali si abbandonarono ad un baccano poco cortese verso gli ospiti.

" Parecchie squadre rifiutano i premi e partono senz'altro.

" Altre improvvisano una passeggiata-protesta, emettendo grida sconvenienti all'indirizzo della Giuria, e quel che è peggio dell'ospitale Latisana.

" La scena produce sfavorevole impressione ".

Tali notizie ci vengono confermate a voce ed in iscritto da molte persone.

Tiriamo un velo pietoso sul disgraziato convegno, e non parliamone più.

MASON (Vicenza). — I soci del Touring qui residenti, guidati dal console sig. Trevisan, compirono una gita ciclistica lungo il pittoresco Pedemonte fra il Brenta ed il Piave, sino ad Asolo, donde spedirono un gentile e gradito telegramma al comm. Johnson, direttore generale del Touring.

MIRANDOLA (Modena). — La Società ciclistica Mirandolese, che conta più d'un anno di vita, in occasione dell'inaugurazione del vessillo, con gentil pensiero offerto dalle signorine mirandolesi ed egregiamente lavorato in ricamo e pittura dalla distinta signorina professoressa Maria Zeni, ha indetto pel giorno 2 ottobre p. v. un convegno ciclistico con distribuzione del distintivo-ricordo e di numerosi premi. Detta società invita quindi tutte le società consorelle a quella festa. Se in detto giorno il tempo sarà cattivo, il convegno verrà rimandato alla domenica seguente (giorno 9).

PIEVE DI CADORE (Belluno). — Il vessillo (che fu offerto, come abbiamo detto nel numero precedente, dalle signore e signorine di Pieve di Cadore, con un discorso della signorina Maria Palatini) era accompagnato da una pergamena col seguente indirizzo e firme:

Signorina Maria Palatini.

All'Onorevole presidenza
del Club ciclistico cadorino.
Pieve di Cadore.

Le sottoscritte pregano codesta on. presidenza a voler accettare il modesto stendardo che esse offrono al Club ciclistico cadorino in pegno del vivissimo amore che lega la donna cadorina ad ogni istituzione utile al risveglio ed all'avvenire del paese.

Gina Gaspari Palatini, Enrichetta Zamberlani, Maria Tabacchi Ciani, Mary Palatini, Ottilia Genova, Cesira Pelli, Vittoria Manietto Cosso, Silvia Zivelonghi, Filomena Tommasi, Angelina Genova, Maria Crainz, Adalgisa Trezzi, Elisabetta Vecelli, Maria Berengan, Angelina Vecelli-Minesso, Alba Toscani, Elisa Coletti Specher, Maria Masinielli, Maria Masperoni Lucco, Amelia Regazzi Barbi, Emilia Zuliani, Erminia Rossini, Maria Clemente Tomasi, Teresa Imperatori Tomasi, Teresa Coletti Cargnel, Luigia Tomasi, Giacinta Pagello Palatini, Teresa Berengan, Giuseppina Marchioni ved. Ciotti, Maria Costella, Annunziata Vallenzasca, Coletti Vittoria, Maria De Luca ved. Silvestri, Irene Coletti Toscani.

RONCADE (Treviso). — Si è qui costituita una societa ciclistica, che prese il nome di *Veloce Club Roncadese*, e che si propone di sviluppare il turismo sportivo. Essa conta già una trentina di soci, dei quali parecchi inscritti al Touring. Il consiglio direttivo è costituito dal presidente Umberto Vettori; vice presidente Coletti Gino; segretario-cassiere Rizzolo Pietro.

SAN MARINO. — Il 12 settembre i soci romani del Touring cav. Fernando Trasatti, Riccardo Guglielmetti, Max Lotz, Ugo Ferraguti, Alessandro Piazza, salutati da parecchi amici partirono in ferrovia per Terni, donde proseguirono in bicicletta per Visso, Macerata, Recanati, Loreto, Ancona, Senigallia. Visitata l'esposizione, per Rimini si recarono alla repubblica di S. Marino.

SANT'ANGELO LODIGIANO (Milano). — In Sant'Angelo Lodigiano, l'8 settembre u. s., s'inaugurò solennemente il nuovo edificio scolastico. In tale occasione venne indetto un convegno ciclistico nazionale dalla Società Ciclistica Santangiolina, sotto la presidenza d'onore di S. E. onor. Pozzi Domenico, S. S. di Stato ai LL. PP.; dell'onor. comm. conte G. Giacomo Morando Bolognini, deputato al parlamento; del comm. Federico Johnson, direttore del Touring Club Italiano; del cav. avv. Vittorio Bassi, consigliere provinciale.

SONDRIO. — Ad una richiesta del console del Touring, sig. F. Cantelli, in quale giorno ed ora sarebbe avvenuto il passaggio da Sondrio, dei Bersaglieri ciclisti del 12° reggimento il capitano Beruto, da Bormio cortesemente gli telegrafava: " Apprezzando vivamente suoi sentimenti fratellanza, cameratismo e squisita gentilezza, partecipo che venerdì 26 agosto, ore 8,30, passerò colla Compagnia costì, lieto stringerle la mano.

" Capitano Beruto „.

Dal signor Cantelli veniva subito rivolto un invito ai ciclisti tutti e una numerosa squadra moveva ad incontrare colle bandiere gli ospiti graditi.

Tra i nostri ciclisti notavansi fra altri il console del Touring F. Cantelli, l'avv. giudice Cuboni, il prof. Miotti, l'avv. Venturi, il dott. Del Felice, il cav. avv. Bertani, il dott. Tamagno, ecc., tutti soci del Touring.

A Sondrio ebbero accoglienza tale, che il cap. Beruto confessava di *mai averne ricevuta altra simile*. Comandavano i due plotoni i tenenti Ricchieri e Andriani.

Su proposta del cap. Beruto si inviò un telegramma al colonnello cav. Chiarla, che rispose con parole assai cortesi.

Altro telegramma veniva inviato al rag. Mercanti ed un terzo al Touring.

Durante la loro fermata a Sondrio gli ufficiali ebbero la visita anche del presidente della deputazione provinciale cav. dott. Del Felice ed uno stuolo di eleganti signore e signorine rallegrava la riunione nello spianato della Società enologica.

A Sondrio si è già costituita la compagnia volontari ciclisti al comando del dott. Tamagno, tenente di complemento, col concorso di tutti i ciclisti. Il 2 settembre ebbe luogo la prima gita-esperimento dei volontari ciclisti.

TORINO. — Si svolse a Torino, con grande ordine ed entusiasmo, il congresso ciclistico-ginnastico delle associazioni giovanili cattoliche. Intervennero al congresso e parteciparono al corteo anche le seguenti squadre ciclistiche: Circolo San Paolo di Torino; Veritas, di Monza; Pro Seregno, di Seregno; Guala Bicchieri, di Chieri; Libertas, di Lecco; Società Cattolica, di Alessandria e di Acqui; Fulgor, di Asti; Doufour, di Cornigliano Ligure; Ciclisti Indipendenti, di Torino.

— Sullo stesso argomento ci scrivono da Torino una lunga lettera, da cui togliamo il seguente brano:

" Al congresso generale dei giovani cattolici alla unanimità si è riconosciuto come l'opera del Touring meriti tutto l'appoggio possibile non solo, ma si è fatto voto anzi che tutte le associazioni sportive

I ginnasti cattolici alla Basilica di Superga.

cattoliche (siano esse ginnastiche, ciclistiche, alpinistiche, ecc.) abbiano ad inscriversi fra i soci del nazionale sodalizio e con essi tutti i componenti le associazioni stesse. L'effettuazione di tale voto porterà al Touring un notevole aumento dei nostri soci, poichè migliaia erano i giovani che erano convenuti nella ospitale Torino per prendere parte ai lavori del congresso ed ai festeggiamenti sportivi per l'occasione indetti. Discutendosi poi su quali concetti dovevano poggiarsi le escursioni e le gite che verranno indette dalle associazioni sportive, che al congresso aderirono, si è stabilito in modo tassativo ch'esse devono essere, non già un semplice esercizio fisico, ma devono anche riuscire di pascolo alla mente ed al cuore, perchè loro mira principale dev'essere quella di curare il culto delle tradizioni storiche ed artistiche, e delle bellezze che natura ci offre, poichè allora solo si potrà asserire che le gite lasceranno nell'animo dei gitanti quella dolce impressione e quei cari ricordi, che tanto sono necessari e che tanto ingentiliscono l'animo „.

Siamo lieti di tali decisioni, perchè le idee che hanno trionfato a Torino sono quelle che (astraendo completamente da qualsiasi tendenza o considerazione di partito) il Touring ha sempre propugnato.

I premî dei convegni ciclistici.

È ormai noto che i premî stabiliti per i convegni turistici, se qualche volta servono a richiamare un maggior numero di ciclisti, assai di frequente sono causa di equivoci, malintesi, questioni.

Non sempre, per fortuna, scoppiano gli scandali che si ebbero a lamentare al recente convegno di Latisana; ma proteste, dispiaceri, malumori, sono assai più frequenti di quanto si creda.

Al convegno di Brescia non c'erano premî, sostituiti dal distintivo ricordo per tutti i partecipanti; e l'innovazione ebbe il plauso generale.

A Vittorio, per merito della giurìa e del comitato, si riuscì ad accontentare tutti; ma la discussione che ebbe luogo tra i partecipanti al convegno non servì di certo a dimostrare la potenza affratellatrice di queste riunioni!

La giurìa del convegno di Vittorio c'invia la seguente comunicazione:

I sottoscritti, membri della giurìa del convegno di Vittorio pur constatandone l'esito ottimo;

visto però che l'assegnazione di premî alle squadre per numero di componenti aumenta la quantità a detrimento della qualità dei turisti, i quali, pur di far numero, vengono raccattati dappertutto, senza ombra di criterio turistico;

visto pure che l'assegnazione di premî per distanza chilometrica oltre a non essere giusta, quando fatta senza controlli di passaggio, dà origine a malumori ed a discussioni, ed invece di unire i turisti d'Italia li mette l'uno contro l'altro alla caccia di uno o due chilometri di circonvallazione di più o di meno;

visto infine che l'alto ideale del nostro Touring e dei suoi ritrovi deve essere al di sopra di medaglie e di ricompense; che i turisti devono sentire il bisogno di stringersi la mano ai ritrovi per il piacere di conoscersi e vincolarsi, di visitare paesi sconosciuti, di portare il saluto da ogni posto d'Italia al paese, alla città, al villaggio che li desidera ospiti graditi, senza spinte di amor proprio per dieci o dodici compagni di più o per cinque o sei chilometri di maggiore distanza,

fanno voti

affinchè ai futuri convegni venga tolto anche l'ultimo carattere di gara che loro resta; che non possano iscriversi che i soci del Touring e quelli che lo vogliano diventare ed i soci di altre società sportive note e riconosciute; che infine,

oltre al distintivo, il quale costituisce un grato ricordo del ritrovo e che, come tale, va conservato, nessun altro premio venga assegnato alle squadre partecipanti.

Colla speranza di avere l'appoggio della direzione del Touring ci firmiamo

Avv. Guido Ehrenfreund.
Avv. Giuseppe Segatti.
Santino Castani.

Vittorio, 15 settembre 1904.

Dell'argomento assai delicato (rispetto al quale ci sono pervenute molte altre lettere) la Direzione generale avrà presto ad occuparsi; e renderemo a suo tempo note le sue decisioni.

La carovana Torino-Brescia-Parigi.

Siamo dolenti di non potere, per sovrabbondanza di materia, pubblicare le promesse relazioni sulla marcia da Torino e Brescia a Parigi.

Preghiamo tutti i soci a volerci dare gli indirizzi di amici cui si possono utilmente mandare numeri di saggio delle nostre pubblicazioni.

Avviso importante.

Si avvertono i signori automobilisti ai quali occorressero dei trittici o la tessera speciale pel transito alle frontiere in esenzione di deposito, che tali documenti non possono in alcun caso venir rilasciati in giornata. ma solo dopo cinque giorni dalla richiesta, colle riserve di cui al relativo modulo di domanda.

In caso di urgenza i documenti stessi potranno essere rilasciati prima di detto termine, ma solo contro pagamento alla cassa sociale del dazio corrispondente.

Dogane svizzere.

In ordine a dispos zioni tassative dell'autorità doganale della Federazione Svizzera, questa Direzione non è assolutamente facoltizzata alla vidimazione delle tessere dei soci ai fini della importazione temporanea di velocipedi e motocicli nel caso in cui questi siano sprovvisti del numero o della marca originaria di fabbricazione.

La vidimazione non può aver luogo neppure quando ai medesimi veicoli è stato apposto un numero qualsiasi per sopperire alla mancanza di quello di fabbrica.

A questa disgraziata ommissione non c'è rimedio; e il socio deve, per entrare, fare il deposito del dazio.

Di fronte a ciò, mentre da una parte il turista avrà ragione di scegliere preferibilmente una macchina con marca e numero di fabbrica originari per poter godere delle agevolezze doganali, dall'altra i fabbricanti, anche i più modesti, dovrebbero comprendere che è loro stesso interesse, anche dal punto di vista della pubbicità che ne deriva, di contraddistinguere i loro prodotti con una marca di fabbricazione propria, ed un numero progressivo che conferisca ad ognuno di essi una certa individualità.

In uno dei passati congressi, la Lega Internazionale delle Associazioni Turistiche aveva già studiata la questione dal punto di vista doganale e espresso il voto che fosse da tutti indistintamente i fabbricanti adottato tale provvedimento, utilissimo per loro stessi e per i loro clienti.

Oggi poi che i predetti contrassegni sono diventati di assoluta necessità nei rapporti colla Svizzera, e richiesti anche in altri paesi, torna più che mai opportuno invitare formalmente i costruttori perchè in ottemperenza a tale voto, applichino una marca di fabbrica ed un numero progressivo su ogni veicolo di loro costruzione.

Questa Direzione confida che sarà fatto buon viso a questo appello.

Trittico svizzero.

Per norma dei nostri soci avvertiamo che il trittico svizzero, per gli automobilisti non dimoranti nella Svizzera, è valevole *per una sola entrata ed uscita da quello Stato.*

Soltanto agli automobilisti che risiedono nella Confederazione, la Direzione generale delle Dogane svizzere ha accordato il permesso di varcare la frontiera quante volte lo desiderino, entro il periodo di validità del trittico.

Il Touring cercherà il modo di ottenere l'estensione di tale agevolezza ai suoi soci, così come già ha iniziato pratiche affinchè il trittico francese serva per reiterati passaggi di quel confine durante il periodo di validità del trittico.

CARTELLI INDICATORI

Continuano le offerte per nuovi cartelli indicatori, e le collocazioni dei cartelli stessi.

Ecco un nuovo elenco di offerte:

Belluno.

Offerto e collocato per cura del sig. avv. Spartaco Zugni Tauro:

189. Un cartello indicante il: Passaggio a livello della ferrovia Treviso-Belluno al chm. ferroviario 45 e stradale 10.

Catania.

Offerti dal comm. Johnson e collocati per cura del Consolato di Catania:

199 200. Al bivio di Primo Sole colle indicazioni: per Lentini, Siracusa, Scordia, Caltagirone, Catania.
200 201. Al bivio Leone coll'indicazione: per Scordia, Catania, Caltagirone.
202. Al bivio S. Bartolomeo colle indicazioni: per Caltagirone, Grammichele e Catania.

Como.

Offerti dalla Società « Pro-Como » e collocati per cura del Municipio:

203.	CAMERLATA. —	Coll'indicazione per	Varese.
204.	» —	»	» Milano.
205.	» —	»	» Como.
206.	» —	»	» Como (alla Costa).
207.	COMO. — Sulla v. Napoleone	»	» Lecco.
208.	» — Alla Salamoia	»	» Torno.
209.	» — Alla costa di S. Fermo	»	» Como-Chiasso.
210.	» — A Sola	»	» Camerlata.
211.	» — A Monte Olimpino	»	» S. Fermo.
212.	» — A Ponte Chiasso	»	» Como.
213.	» — A S. Martino	»	» Lecco.
214.	» — A Cantù	»	» Cantù.
215.	» — A S. Teresa	»	» S. Fermo.
216.	» — A S. Teresa	»	» Cernobbio.
217.	» — In v. Simone Cantoni	»	» Chiasso e Cernobbio.

Genova.

Offerto dal sig. Luigi Passadore e collocato per cura del comune di Arquata Scrivia:

218. Un cartello di: Svolta pericolosa sulla strada nazionale Genova-Novi nella località detta Molino.

Treviso.

Offerti e collocati dal Municipio:

219. Fuori Porta Cavour sul bivio Bella Italia un cartello colle indicazioni Padova-Castelfranco-Feltre.
220. A 1 chm. da Porta Cavour a sinistra sul bivio: alle Stiore, Castelfranco, Feltre.
221. A 25 metri da Porta Cavour a sinistra coll'indicazione per Padova, Castelfranco, Feltre.
222. A 30 metri fuori Porta Maggiore colle indicazioni Conegliano, Pordenone, Udine.
223. Fuori Barriera Emanuele coll'indicazioni per Oderzo e Motta.
224. Fuori Barriera Garibaldi coll'indicazioni per Mestre, Venezia, Padova.

Nuove offerte.

Municipio di Pisogne	Cartelli N.	2	L.	25
Municipio di S. Valentino	» »	3	»	30
Avv. Spartaco Zugni Tauro di Feltre	» »	1	»	10
Offerte precedenti	» »	983	»	13325
Totale	Cartelli N.	989	L.	13390

* * *

Nel numero precedente abbiamo scritto che il " R. Corpo del Genio Civile di Torino chiese L. 40 per la collocazione di quattro cartelli ". Si trattava di un equivoco. Le restrizioni inspiegabili che nella provincia di Torino ostacolano (a differenza di tutte le altre provincie d'Italia) la nostra iniziativa, vengono direttamente dalla R. Prefettura, mentre dal R. Genio Civile (al cui capo presentiamo i nostri ringraziamenti) abbiamo avuto ed abbiamo ogni possibile agevolezza.

ALPINISMO

Il XXXV Congresso del Club Alpino Italiano servì a dimostrare ancora una volta la giovanile vitalità del vecchio sodalizio. Il congresso fu organizzato perfettamente, come è costante e conosciuta regola della sezione di Torino del C. A. I.; e fra gli organizzatori erano i pionieri, i veterani ancora floridissimi dell'alpinismo italiano: il comm. avv. Antonio Grober, presidente generale del C. A. I., il cav. Francesco Gonella, presidente della sezione di Torino, il conte Cibrario, l'ing. Pomba, coadiuvati da una schiera di giovani forze. Nè meno degni di menzione sono (fra le quaranta guide), Fabien Croux, che fu al Caucaso col cav. Sella; Alexis Fenoillet, che era compagno del capitano Cagni nella spedizione verso il Polo Nord; Laurent Petigax, che fu sull'Imalaia; Laurent Croux, che fu col duca degli Abruzzi e col cav. Gonella nell'Alaska. Il programma cominciò il 31 agosto coll'assemblea dei delegati e col banchetto sul monte dei Cappuccini; si svolse (con duecento intervenuti) al Crot del Ciaussinè (con salite alla Ciamarella ed al'Albaron di Savoia), al colle d'Arnas (ove ebbe luogo l'incontro cogli alpinisti francesi), a Lanslebourg, al Moncenisio (ove il commendator Grober riassunse la vita del C. A. I. in quest'ultimo decennio, annunziando che ora i soci sono 5500, divisi in 31 sezioni); e finì, il 5 settembre, a Susa. Al Club Alpino Italiano mandiamo le nostre congratulazioni per l'ottimo esito del congresso ed auguri sinceri di vita prospera e feconda.

Commemorazione al Rosa della catastrofe Casati e Facetti. — Il 25 agosto compieva l'anno della tragedia, che funestò la gita cielo-alpina al Monte Rosa, offerta dal direttore generale del Touring, comm. Johnson, agli amici e alla rappresentanza della sezione milanese del Club Alpino Italiano. Questa, in attesa che sorga all'Olen l'Istituto scientifico ideato dal prof. Mosso, ed al quale il nome delle vittime lagrimate, dott. Giacomo Casati e rag. Antonio Facetti, andrà legato colla fondazione di un posto perpetuo di studio, dispose per l'erezione di una croce-ricordo sul luogo della catastrofe, e in detto giorno anniversario se ne fece ufficialmente l'inaugurazione.

Intervennero il comm. avv. Grober, presidente della sede centrale del C. A. I., la presidenza della sezione milanese e quella dello Ski-club di Milano; erano pure rappresentati il Touring e la sezione di Varallo del C. A. I. Anche diversi amici e colleghi sfidarono il pessimo tempo per pagare un tributo d'affetto e di rimpianto ai poveri perduti.

Ma non fu possibile compiere il programma, perchè, giunta la comitiva sul ghiacciaio d'Indren, fu investita da così furiosa tormenta da dover abbandonare l'idea di raggiungere la meta. Lo stesso comm. Grober, conscio della responsabilità che pesava su di lui in prima linea, diede l'ordine del ritorno.

Prima però di girare il fianco scosceso dello Stolemberg, dal quale la croce appariva incertamente nella nebbia, egli si volse verso di essa e pronunciò per il primo belle parole di commemorazione e di saluto, ascoltate con vera commozione. Fece seguito a lui l'ing. cav. Alberto Riva, che parlò in nome della sezione di Milano e del Touring Club Italiano, rivolgendo un pensiero pietoso anche ai parenti lontani piangenti sulle tombe dei poveri morti. Seguirono il saluto dello Ski-Club e della sezione valsesiana, dopo di che la comitiva si ripose silenziosamente in cammino per l'Olen.

Solo durante la notte la tormenta accennò a farsi meno violenta, ed allora una rappresentanza di due membri, che si erano trattenuti all'Olen in tale speranza, rifece sollecitamente il cammino e potè appendere alla croce, a nome di tutti, i pochi fiori recati da Milano e le semplici ghirlande di edelweis e di rododendri, intrecciate dalle guide.

La croce robusta e semplice, in ferro battuto, spiccava nella luce tersa del plenilunio sul candore della neve caduta di fresco sul ghiacciaio, e col brivido della tormenta scendeva per l'ossa un brivido di raccapriccio e al cuore un senso di infinita profonda tristezza.

La Società Alpina Friulana (presieduta dal prof. Olinto Marinelli), colla partecipazione del Circolo speleologico ed idrologico di Udine, tenne, nei giorni 10-13 settembre, il suo XXIII convegno. Il giorno 10, da Udine a Tolmezzo (Carnia) in ferrovia e vettura; l'11, in vettura, a Midiis, donde a piedi per Lungi (m. 557), Feltrone (m. 676), San Chiendelis (m. 827), sino alla località Nollia (circa m. 1000), donde, per Voltois, ad Ampezzo, ove ebbero luogo l'adunanza ed il pranzo; nei giorni 12 e 13 la comitiva, per la valle del Lumici, andò a Sauris (m. 1363). G. Marinelli, nella *Guida della Carnia*, così scrive: "Sauris e la vallata dell'alto Lumici, dov'esso si trova, formano uno degli angoli più interessanti e notevoli delle nostre Alpi. La strada, così detta del Buso, ha dei punti di bella prospettiva ed è interessante per essere stretta fra le pareti, formando in qualche punto un *barranco* meraviglioso. Da Sauris non si gode vastità di panorami, ma i pascoli e i boschi formano un paesaggio attraentissimo. La strada in salita non è comodissima, ma non presenta difficoltà, nè pericoli „. Il congresso e le relative gite ebbero esito ottimo, e servirono, fra altro, a richiamare ancora una volta l'attenzione su quella splendida regione che è la Carnia, nella quale si svolsero nei primi giorni di settembre le manovre militari alpine.

La Federazione Prealpina aveva indetto, per i soci nei giorni 18, 19 e 20 settembre, una gita nel Trentino; ed era questa la prima delle gite annuali che la Federazione intende organizzare. Gli intervenuti (che sarebbero stati più numerosi, se molti degli inscritti non avessero dovuto trattenersi a Milano in causa dello sciopero) appartenevano, nella loro grande maggioranza, alla sempre più fiorente Società degli Escursionisti Milanesi. Da Milano i gitanti si recarono a Desenzano, ove presero il piroscafo, sul quale poterono ammirare, durante la traversata sino a Riva di Trento, lo splendido lago di Garda; ed a Gargnano si unirono ad essi numerosi soci di quella nuova società federata, guidati dal loro presidente Orazio Giuseppe Glisenti, e dal signor Francesco Samuelli, console del Touring. A Riva, gli alpinisti milanesi erano gentilmente attesi dal podestà signor Gedeone Bernardinelli, dal consigliere comunale signor Vittorio Carnelli (che li accompagnò gentilmente nella gita a Bezzecca), dal signor Achille Isnenghi e da altri signori. Dopo bevuta la birra (offerta dal Municipio), si partì subito, su per la pittoresca strada del Ponale, per Bezzecca. A Molina, all'estremo lato orientale del lago di Ledro, stava attendendo il console del T. signor Domenico Cis, che, assieme con altri gentili amici, aveva approntate le barche, colle quali si traversò il lago. Verso sera si giunse a Bezzecca. All'Albergo Bezzecca ebbe luogo il banchetto (egregiamente servito), al quale intervennero vari signori, fra i quali il capocomune signor Camillo Colotta ed il deputato dott. Luigi Guella. Alle frutta il prof. Filippo Zecchini rivolse assai cortesi parole ai gitanti; e gli risposero il presidente della Federazione, prof. Ottone Brentari, ed il dott. Guffanti. La mattina del 19 tutti si recarono alla chiesuola di Santo Stefano, ove sono sepolti molti dei caduti nella battaglia del 21 luglio 1866, e sul colle del Cerì, ove una bianca croce ricorda quella pugna; e qui il prof. Ottone Brentari diede su questa qualche cenno. Si ripartì quindi per Riva, donde a Mori; e di qui i gitanti (guidati dalla vicepresidentessa, signora Amalia Cavaleri Mazzucchetti) salirono al rifugio dell'Altissimo del Monte Baldo, dalla cui cima, la mattina del 20, godettero quel tanto di panorama che le nubi permisero. La gita, così interessante sotto tanti aspetti, lasciò negli intervenuti la migliore impressione.

Il piroscafo giunge a Riva di Trento.

Chiesa di Santo Stefano a Bezzecca.

Pattuglie ciclistiche. — Leggiamo nei giornali di Bologna:

" Da moltissimi anni le pattuglie cittadine si sono rese benemerite della città pel servizio di vigilanza che sempre prestano; ma questo servizio si svolge solo nella parte della città compresa dalle mura.

" I suburbi sempre più vanno popolandosi, per il continuo sviluppo di Bologna, e la Sezione del Touring Club, che dà prova di una attività meravigliosa, affine di venire in aiuto alla sopraindicata nobile istituzione, dietro proposta del console signor Filippo Buldrini, ha stabilito di formare speciali pattuglie di ciclisti, che compiranno il servizio nel forese.

" Questo servizio, seriamente organizzato, sarà dipendente e coordinato a quello delle pattuglie cittadine, ed il Consolato del Touring, mentre inizia le pratiche necessarie colle autorità e col comm. Cesare Sanguinetti, autorevole presidente delle pattuglie, invita i soci ad inscriversi, perchè questa iniziativa del Touring abbia l'esito migliore e riesca vantaggiosa all'intera cittadinanza „.

Autoilluminazione della bicicletta. — Nel N. 8 della *Rivista*, a pag. 274, abbiamo parlato della invenzione del sig. Stolka per illuminare la bicicletta elettricamente approfittando della forza prodotta dal movimento della stessa. Ora il signor Lodovico Formigoni (Mantova, vicolo Prato, n. 1-C) ci scrive per dichiarare (e disposto a dimostrare con testimonianze e documenti) che egli inventò quel metodo d'illuminazione sino dal 1900, e non potè prendere il relativo brevetto per mancanza di mezzi.

L'automobilitazione.

I precedenti.

Una gigantesca tela che traversava, in alto, il Corso Zanardelli a Brescia, portava la misteriosa e lunga parola: *Automobilitazione!* Un professore, se interrogato sul significato di quella parola, avrebbe risposto che essa altro non significa, etimologicamente, che « mobilitazione che si opera da se stessa »; ma gli organizzatori dicevano che essi con quel parolone intendevano invece di significare « mobilitazione degli automobili ».

In un articolo del giornale *La Provincia di Brescia*, il signor M. P. Negrotto scriveva fra altro il 30 agosto u. s.:

« Dopo l'esperimento di *staffette ciclistiche* irradiate da Bologna, per iniziativa di quella sezione del Touring, verso la Capitale ed il confine austriaco, dopo le brillanti prove della *compagnia di volontari ciclisti* organizzata per impulso dell'Audax Bresciano sul bel lago di Garda, dopo l'istituzione e l'organizzazione completa a Padova, per opera sopra tutto del benemerito professore Francesco Brombin, di un *battaglione volante di volontari ciclisti* (che tutti ci auguriamo davvero, come il Brombin desidera, istituito ed organizzato presto in ciascuna delle altre 68 provincie italiane), si compie oggi, per una nuova nobile iniziativa di Brescia e col valoroso concorso del Touring e del Ministero della Guerra, un nuovo esperimento avente per iscopo la difesa nazionale: *l'impiego degli automobili in guerra* ».

E dopo aver ricordato quanto si operò all'estero, parlato della lotta fra locomotivisti ed automobilisti, concludeva:

« Oggi la questione automobilistica, sotto il punto di vista militare, si riduce in questi termini: Sono necessarie *due specie di automobili:* una *per il servizio di corrispondenza*, richiedente macchine leggiere, agili e veloci; un'altra *per il servizio di trasporto* di munizioni, di pezzi, di feriti e di materiali diversi, esigenti invece macchine pesanti, solide e molto potenti. Queste ultime inoltre, andando generalmente incolonnate ed essendo manovrate da individui di truppa, devono rispondere anche a queste altre condizioni: padronanza completa della velocità con potenti, rapidi e sicuri freni ed opportuni congegni per retrocedere; apparecchi per garantire dall'imbrattamento le parti più delicate; motore di solidità a tutta prova e facile al maneggio; meccanismo semplice; sostanza per la forza motrice tale da potersi trovare facilmente nei luoghi abitati; piccolo il consumo del motore. Mentre per la prima specie di automobili il problema si può dire completamente risolto, non è ancora risolto per la seconda. Gli esperimenti odierni mirano a facilitare questa desiderata soluzione ed a ben determinare le missioni delle due specie di trasporti.

« Sta però sempre per adesso insoluto, nella questione automobilistica in genere, *il problema del motore.* Dovrà essere questo motore a vapore, a petrolio, a benzina od elettrico? L'avvenire apparterrà certamente al motore elettrico. Il nostro valente colonnello del genio Guzzo sostiene in ogni modo, che il *generatore pratico* non sarà mai nè elettrico nè a vapore, ma lo potrà dare solo « qualche gruppo d'idrocarburi di facile maneggio e di elevata capacità calorifera tali da formare un generatore d'energia pieghevole alla varietà dei bisogni ».

Magg. cav. Maggiorotti.

L'organizzazione.

La direzione suprema della manovra automobilistica, svoltasi il 30 agosto con irradiazione che aveva per centro Brescia, spettava al Comando del III Corpo d'Armata di Milano, mentre la direzione effettiva era stata affidata al Comando della Divisione di Brescia.

La parte esecutiva poi venne compiuta da una Commissione composta del presidente nob. Camillo Martinoni e da delegati del Ministero della Guerra, maggiore del genio ing. Maggiorotti comandante della brigata ferrovieri di Roma, del delegato della Divisione militare, capitano di Stato Maggiore Guglielmotti, e dal commissario generale rag. Arturo Mercanti.

Per l'esperimento di mobilitazione s'inscrissero i proprietari di ben 49 vetture, di due carri da trasporto e di un omnibus. I partenti però, per cause che non vogliamo ricercare, furono soltanto 28.

Fra le vetture ve ne era una da 100 HP., ed una da 40 HP. Tutte le altre variavano nella loro forza da 24 HP. a 5 HP., con una notevole preponderanza di quelle da 24 e da 16. Tutte le migliori case estere e nazionali erano rappresentate.

Le macchine partecipanti alla prova vennero divise in quattro serie. Ogni vettura issava un guidone tricolore sulla prua e portava scritto nel bianco: « Esperimento di mobilitazione — Brescia ».

Alle quattro tutte le vetture si trovarono sul corso Zanardelli e partirono per le destinazioni loro assegnate.

Ai rispettivi *chauffeurs* venne consegnato un plico chiuso col tema ed un libretto di via.

Il libretto conteneva la descrizione di ciascuna macchina, il nome e le generalità del proprietario, del meccanico e dell'ufficiale o borghese che la guidava e il posto per i controlli.

Era obbligo di ogni automobilista di spedire un telegramma alla sede del Comitato a Brescia dal punto estremo raggiunto.

Nello svolgimento dei temi si poneva come massima fondamentale che dall'esperimento veniva assolutamente esclusa ogni idea di gara.

Per le indicazioni delle vie da scegliere e per il relativo chilometraggio, facevano legge le guide del Touring.

Ai *camions*, nello svolgimento del tema, veniva concesso di oltrepassare le 24 ore.

Molte delle macchine presero a bordo un pubblicista.

Tutti i partenti giunsero regolarmente di ritorno a Brescia; e perciò l'esperimento è completamente, pienamente riuscito, come fu constatato da tutti i giornali, che dedicarono all'avvenimento lunghe corrispondenze.

In questo esperimento il governo aveva, senza spendere un centesimo, a sua disposizione una serie di macchine del valore di oltre L. 600 000, e che nulla aveva da spendere per benzina, gomme, od altro; e perciò il senso patriottico dei partecipanti merita bene una sincera parola di lode.

Guidone n. 19.

Il rappresentante del Touring, a cui era stato gentilmente offerto un posto, chiese ed ottenne dalla cortesia del Comitato di poter fare il viaggio coll'automobile che doveva compiere il più lungo percorso (Brescia Codroipo e ritorno; ch n. 540); e fu tanto più lieto di aver potuto salire a bordo dell'ottima *Fiat*, considerando che essa doveva essere guidata dal tenente Umberto Emanuele, nel quale l'abilità è superata soltanto dalla prudenza.

L'automobile col guidone 19, guidato dal tenente Emanuele.

Il tema era:

« Un Comando Superiore manda un proprio ufficiale a Codroipo per avere notizie esatte della situazione da quella parte ».

Dunque, andiamo a vedere che cosa succede di là del Tagliamento!

Sino a Desenzano, per una causa misteriosa, le cose non andarono bene. Qui ci rifornimmo di benzina; e poichè alla farmacia Dal Lupo pretendevano L. 1,20 al chg., andammo a prenderla alla farmacia Arrivabene, affiliata al Touring, che ce la vendette a L. 1.

Partiti da Desenzano alle 8,43, eravamo alle 9,25 a Verona, e alle 10,27 a Vicenza. Ripartiti alle 10,46, per Sandrigo e Marostica giungemmo alle 11,30 a Bassano. Ripartiti alle 11,42, per Montebelluna, Ponte della Priula, Conegliano, alle 14 precise giungevamo a Codroipo. Ci fermammo all'Albergo Roma (proprietà del sig. Edoardo Nava, console del Touring), ove l'egregio segretario comunale signor Agostino Cavarzere eseguì la fotografia della macchina in partenza. Fatta una buona colazione, e constatato che a Codroipo... gli Austriaci non c'erano, si ripartì.

Partiti da Codroipo alle 3,20, si giunse (filando senza fermarsi mai, mangiando i chilometri e divorando i rettifili) alle 6,20 a Vicenza. Di lì in poi (sia per il sopravvenire della notte, sia in grazia d'un chiodo che forò una gomma verso San Michele, sia perchè a Desenzano si perdette un po' di tempo per mettere in ordine i fanali, sia perchè tempo ce n'era d'avanzo), si andò più adagio, e si giunse felicemente a Brescia alle 22,55... accolti da applausi, che erano tutti dovuti al bravo tenente ed al suo soldato; perchè gli altri non avevano che dato prova della loro resistenza... nello star seduti; ed al simpatico ten. Emanuele il rappresentante del T. rinnova qui i suoi vivi ringraziamenti.

MOTOCICLETTE

La motocicletta "Republic".

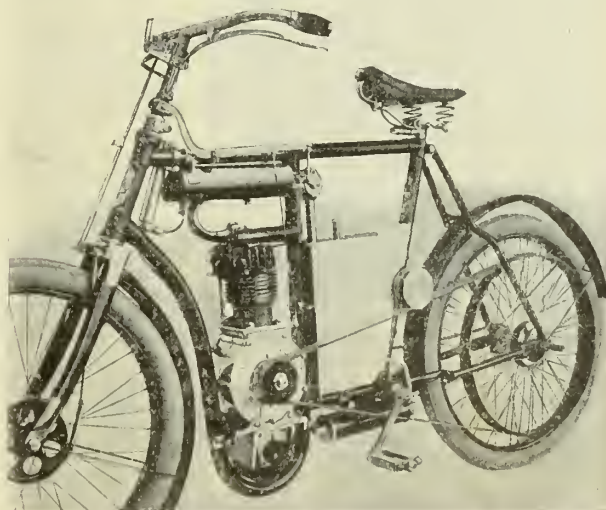
Appartiene alla ditta Laurin et Klement di Jungbunzlau (Boemia) e in essa noi vediamo finalmente adottato il *due cilindri al motociclo*, le cui vibrazioni, urti e scosse durante la marcia vengono così ad essere ridotte notevolissimamente.

E' noto come le trepidazioni, che avvengono durante lo sviluppo del lavoro di un motore a quattro tempi, siano dovute all'urto prodotto nel periodo di esplosione poichè una sola fase è attiva, cioè quello dello scoppio.

Lo scoppio esercita brutalmente lo sforzo normale sulla faccia dello stantuffo ed è trasmesso all'attacco del motore colla macchina in uno sforzo di tensione, in virtù del quale la macchina reagisce producendo vibrazioni.

La presenza delle masse dotate di moto alterno produce già di per sè variazioni di velocità, che l'allontanano da quello del moto uniforme.

Risulta infatti, che nel moto dello stantuffo il bottone della manovella è ora sollevato ora premuto contro il collare della biella e che la pressione normale sulla testa della biella produce in conseguenza il moto accelerato e successivamente ritardato dello stantuffo

L'inversione dello sforzo crea perciò degli urti nelle articolazioni, urti tanto maggiori quanto maggiore è il gioco, che tenderà sempre più ad aumentare.

Ad evitare che il lavoro svoltosi bruscamente nello scoppio comunichi l'intermittenza del moto alla bicicletta, fu trovato necessario munire l'albero motore di un volante di massa capace di assorbire l'eccesso di lavoro prodotto durante la fase motrice e di uniformare quanto più è possibile il moto dello stantuffo.

Il volante quindi, sia pure parzialmente, ha una grande importanza uniformatrice. Se la macchina è pesante, la sua forza viva durante la marcia concorrerebbe anch'essa a uniformarne il moto, per cui la forza viva crescendo colla velocità, gli urti massimi sono meno sensibili allorquando la macchina viaggia con velocità superiore alla normale.

Ne viene di conseguenza che la posizione inclinata o verticale del motore sul telaio non concorrono affatto a risolvere la regolarità della marcia.

A eliminare più che sia possibile le variazioni periodiche dello sforzo normale sulla testa della biella, i costruttori ricorsero al motore a due cilindri le cui manovelle risultano calettate a 180°. In queste condizioni gli sforzi uguali e contrari tendono ad annullarsi mutuamente e alla fine di ogni corsa lo sforzo normale, dovuto al moto

di traslazione dello stantuffo, non produce più una così grande variazione.

Questo fatto di accoppiare i due cilindri nel motore unico del motociclo ha una eccellente soluzione nella motocicletta Republic tipo CC di 3 ½ HP.

La casa Laurin et Klement ha studiato anche un tipo semplice di sospensione elastica. L'importanza di una forcella di questo tipo è assai grande quando si pensi che con macchine discretamente potenti, la sollecitazione dinamica dell'urto a cui è sottoposto il materiale durante la marcia in terreni scabrosi e irregolari provoca una disaggregazione nelle fibre del metallo, di modo che col tempo la struttura diventa granulare come se fosse cristallizzata.

Il materiale quindi non può sopportare in queste condizioni lo sforzo di tensione prodotto dal carico e si spezza.

Le forcelle spezzate della ruota anteriore delle biciclette ordinarie ne dànno un esempio.

Sotto questo riguardo la macchina CC, a cui accennammo, e munita del due cilindri, riunisce al più alto grado tutti i pregi di una marcia regolare.

Per tutti gli altri tipi che la ditta Laurin et Klement costruisce, la classifica è fatta in ordine di potenza.

I tipi sono i seguenti:

Tipo B 2 HP; — tipo BZ 2 ½ HP; — tipo L 3 HP; — tipo CC 3 ½ HP; — più una speciale macchina da corsa.

Il primo tipo è adatto per strade piane, il tipo BZ per terreni con pendenze dolci, il tipo L per forti pendenze.

Le valvole sono comandate o no secondo la volontà del motociclista.

Il carburatore può essere a *barbotage* o a *polverizzazione*. Su questo punto la scienza automobilistica non si è ancora pronunciata. Sta però il fatto che i carburatori a spruzzo convengono assai bene quando sono di capacità leggermente eccedente quella degli attuali motocicli e in viaggi turistici di notevole distanza.

Per piccole tratte i carburatori a *barbotage* possono dare buoni risultati. Certo che in essi la massa liquida soggetta all'aspirazione risente assai più le variazioni atmosferiche, poichè ne è maggiore la mossa stessa di quanto lo sia quella che è soggetta all'effetto aspirante nel carburatore a polverizzazione.

La ditta Laurin e Klement non dimenticò tra gli accessori del motociclo anche le vetturette di rimorchio, gli avantreni e l'attacco speciale della vetturetta di fianco alla ruota motrice.

Unitamente ai tipi suaccennati di macchine produce un motociclo per signora e di maneggio relativamente semplice.

Indirizzo: Rodolfo Billiter — Venezia.

Nel Campo Automobilistico.

Novità — Tecnica minuta — Consigli pratici.

La moda e l'automobile

Dire di quante modificazioni sia ancora suscettibile il *veicolo automobile* è cosa impossibile. Rileviamo solo che un grande perfezionamento ed una grande popolarità possano ritenersi datare dal 1903 ove i caratteri fondamentali della costruzione si affermarono come principii.

La moda del 1903 mise in pieno favore:

L'adozione del motore verticale;

L'uso del raffreddamento ad acqua per i motori di potenza limitata, mentre prima esso era esclusivo per grandi motori;

L'adozione di tre o quattro velocità invece di due soltanto, anche per piccole vetture;

L'uso della valvola che parzializza l'introduzione della miscela al motore, comandata dal regolatore a sfere;

L'adozione del carburatore a polverizzazione sul motociclo invece del carburatore a *barbotage*.

L'uso della paraffina e la messa in marcia

La paraffina come residuo pesante, prodotto dalla distillazione del petrolio nella fabbricazione dell'essenza, è usata a disciogliere i residui viscosi della lubrificazione del cilindro. L'iniezione di essa attraverso il tappo o il rubinetto di compressione facilita la partenza.

Alcuni obbiettano che l'uso di essa può dare depositi carburati o fuliginosi sullo stantuffo a cilindro. Per conto nostro riteniamo che questi avvengono solo nel caso di eccessiva quantità. La benzina, per quanto abbia lo stesso potere dissolvente, non è egualmente efficace pel fatto che, evaporando subito, non può avere lo stesso grado lubrificante della paraffina.

L'accensione e l'accumulatore

Accade molte volte che l'accumulatore ricaricato di fresco e poi tenuto inattivo per qualche tempo, non restituisca che parzialmente la quantità di elettricità di cui è capace o risulti definitivamente scarico.

Un *corto circuito* assorbe sempre da 12 a 50 ampères e per quanto sia breve la durata di esso diminuisce sempre da 32 a 160 il percorso utile chilometrico che l'accumulatore dovrebbe produrre. Il numero di chilometri che noi siamo capaci di percorrere coll'intera durata della scarica utile è già praticamente minore di quella promessa dai fabbricanti.

Le cause sono diverse.

Il deposito bianco che alcune volte si osserva sulle lastre è dovuto all'azione dell'*acido solforico* su di esse e si ha formazione di solfato di piombo.

In tale condizione l'accumulatore è da ritenersi più o meno parzialmente scaricato. Si può assogettare l'accumulatore a una carica lenta se lo strato di solfato di piombo non è rilevante e rimediare così all'inconveniente.

In caso contrario necessita raschiare cautamente le lastre.

A favorire la minor durata della scarica, e perciò il minor percorso chilometrico, concorre l'adattamento più o meno esatto del *trembleur*.

La maggior o minor durata del contatto tra la molla e la vite influiscono notevolmente. La buona manutenzione della macchina — il buon isolamento dei fili — il rendimento effettivo della batteria, che in buone condizioni può essere anche dell'80 per cento e in cattive sotto il 60 per cento, sono tutti coefficienti di grande importanza.

Un piccolo motore (1 cilindro 1 HP.) può richiedere mediamente *0,33 ampères* per l'accensione.

Per esempio, una batteria di 24 ampères-ora potrà dare 0,33 ampèrès per 72 ore. Se in ogni ora si coprono 20 chm. la durata equivalente chilometrica è di 1440 chm. circa.

Il vento e la velocità di una vettura

In generale la velocità che una macchina ha viaggiando contro vento furioso è diminuita di un quarto.

La pura resistenza dell'aria allo stato di calma sopportata dalla vettura in corsa può ritenersi uguale a un novantesimo del peso di essa.

In casi di venti fortissimi è norma prudente viaggiare a bassa velocità. Guardarsi inoltre dalla brutalità del freno e dallo sterzare a grand'angolo.

La vettura può essere soggetta in questi casi all'azione di un *dérapage* o *slittamento*. Si provoca con effetto analogo l'oscillazione della parte posteriore della carrozza da mezzo giro fino a un giro completo.

Il pericolo allora per grandi velocità è effettivamente considerevole.

La trasmissione e il rendimento del lavoro

Teoricamente il rendimento di una trasmissione va da un valore assai prossimo al 100 per cento fino al 50 per cento.

Il 100 per cento circa può essere inteso ottenuto quando l'albero motore trasmette direttamente con giunto elastico il lavoro all'albero condotto.

L'85 per cento appartiene alla trasmissione del motociclo.
Il 72 „ „ alla tramissione con puleggia a due gole.
Il 69 „ „ quella con ingranaggio piano dall'albero motore al differenziale.

Il 58 e 50 per cento all'ordinaria trasmissione con cambiamento di velocità.

La potenza effettiva del motore e il peso

Nel 1895 il motore *De Dion* pesava circa 36 chg. per HP. Nel 1900 il peso per HP. relativamente allo stesso tipo di motore è stato ridotto a 9,4 chg.

Il motore *Buchet* di 16 HP. per il Santos Dumont N. 5 pesava 5,8 chg. per HP.

I mezzi per accrescere la potenza effettiva di un motore si potrebbero concretare nei seguenti:

Addizionare ossigeno alla miscela esplodente. Accrescere la capacità del *silencieux* — riducendo così la perdita di pressione, che ha il prodotto dell'esplosione all'uscita degli ordinari *silencieux*.

Accrescere la pressione di compressione, la quale oggi varia da 2,5 a 5 atmosfere — accrescere la velocità di rotazione, che è

limitata dal fatto che la velocità dello stantuffo deve essere considerevolmente minore della velocità d'infiammabilità della miscela esplodente.

Buchet trovò in pratica che il limite della velocità dello stantuffo è tra 4,5 m. e 5 m. per secondo.

Ignizione catalitica

È basata sul fatto che la spugna di platino (come in generale un conduttore qualunque di platino) si mantiene incandescente a contatto dell'aria carburata.

Con questo sistema non abbiamo l'esplosione prodotta direttamente per azione della fiamma e inoltre non è impedita dall'azione del vento o dell'umidità dell'aria.

L'arresto della macchina o la variazione del punto di ignizione (anticipo o ritardo) è determinata dalla valvola regolante l'ammissione dell'aria carburata sulla spugna di platino. In questo modo il motore De Dion può essere regolato da 1200 a 3200 rivoluzioni per minuto.

La obbiezione al metodo dell'accensione catalitica fu principalmente il pericolo dell'esplosione fuori tempo o prematura e infine anche la difficoltà di arresto del motore assai più pronta cogli altri sistemi d'accensione.

La statistica delle pannes

Sommariamente le cause di arresti o panne si possono riassumere nelle tre principali dovute a: *l'accensione, gomme, l'acqua e la pompa di circolazione.*

Queste analizzate in una recente corsa di eliminazione hanno dato il seguente risultato:

Cause di falsa o mancata accensione	12
Catena o pompa	6
Riscaldamento stantuffo	4
Carburatore	2

La lubrificazione del motore e la temperatura

Relativamente al consumo di lubrificante possiamo ritenere che esso è circa il 2 per cento della quantità di essenza usata per generare la potenza.

Sull'effetto lubrificante agiscono con vera importanza le condizioni di temperatura del motore. Possiamo inoltre dire che la miscela entrante nel cilindro alla temperatura dell'aria atmosferica raggiunge alla fine della compressione da 380 a 520°, mentre all'istante dell'esplosione sale rapidissimamente da 1000° a 1300°.

In seguito la temperatura nell'interno diminuisce mano a mano che il periodo prosegue fino alla fine della fase di introduzione.

Nei motori a raffreddamento d'acqua la temperatura a cui è soggetta costantemente non eccede quella dell'acqua bollente.

Nei cilindri a raffreddamento d'aria fu osservato qualche volta che la temperatura si mantiene fino a 500°.

L'effetto quindi di così elevata temperatura è quello di decomporre ogni olio vegetale o animale con liberazione di acidi grassi.

Inoltre il calore agisce su tutti gli olii, riducendone la viscosità e quindi l'elemento attivo lubrificante.

Per questo fatto, per motori a raffreddamento d'aria si consigliano gli olii di qualità più densa degli ordinari, olii per macchine, utensili o altri tipi di motori.

Circa l'uso delle pile a secco per l'accensione

L'accumulatore ha ormai sostituito con grande comodità la pila a secco. L'uso di questa però in certi casi può essere una necessità ancora, specialmente là, ove non si può avere a disposizione una corrente continua. Specialmente per il motociclo vi sono sostenitori che giustificano l'uso della pila a secco di buona soddisfazione, anche perchè non richiede speciali cognizioni elettrochimiche e una volta esaurita non si ha più alcuna necessità di ricarica e si getta via senz'altro.

Effettivamonte le pile a secco hanno un vantaggio sull'accumulatore in questo senso, che esse offrono una più elevata resistenza interna al passaggio della corrente, perciò le pile a secco commerciali non danno una così grande quantità di elettricità come un accumulatore quando sono chiuse in corto circuito.

Sotto questo punto il corto circuito non produce su di esse l'effetto di esaurimento così rapido come nell'accumulatore.

Un corto circuito di cinque minuti non ridurrà le pile a secco in uno stato di fuori uso, mentre l'effetto può essere grave per un accumulatore.

Quattro pile a secco danno circa lo stesso voltaggio di due elementi accoppiati in serie, cioè gli attuali accumulatori.

Le buone condizioni di funzionamento delle pile a secco si misurano coll'amperometro, invece che col voltmetro.

In generale sono del tipo Leclanché, ove il vaso di vetro è sostituito da recipiente in zinco e la pasta elettrolitica è fatta con una miscela di soluzione concentrata di cloruro ammonico e gesso comune.

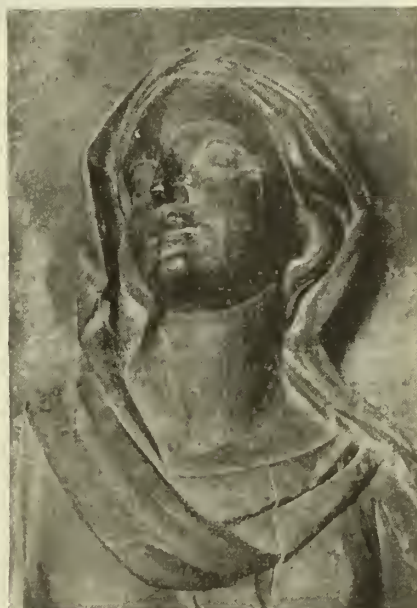
Ing. FERDINANDO BORRINO.

LA MADONNINA (*madonnina*... gigantesca, perchè alta metri 4,200) che corona la guglia più alta del Duomo, fu modellata dallo scultore Perego, sbalzata in rame dall'orefice Bini nel 1773, e posta lassù ed indorata per la prima volta nell'autunno del 1774. La spesa totale salì a L. 14750. La statua fu dorata una seconda volta nel 1830, colla spesa di L. 2515,86. La terza doratura fu compiuta nello scorso luglio ed agosto, e nel lavoro si impiegarono i due interi mesi. La spesa fu di L. 1040 per foglia d'oro al 999; L. 1300 per il mordente e mano d'opera; L. 1000 per il restauro dell'armatura interna; L. 500 per i ponti; in totale, L. 3840. Il giorno 1° settembre, vigilia del giorno in cui fu riscoperta la statua che ora risplende e sfavilla, il noto e simpatico poeta milanese Gaetano Crespi lesse a Milano alla Scuola del Libro (festeggiandosi il primo centenario di vita del Pio Istituto Tipografico) una briosa conferenza (ora apparsa in opuscolino fuori commercio), ricordando e riassumendo, con citazioni ed osservazioni, le impressioni sue, e quelle di Vespasiano Bignami, Giuseppe Borgomanero ed Emilio De Marchi davanti al Duomo, di cui scriveva l'avv. Giuseppe Borgomanero:

El nost Dòmm l'è tutt de sass,
Sass de foeura, sass de dent,
Sass in alt e sass in bass,
Sass i vôlt e 'l paviment,
Sass i guli, i scâl, i scòss,
Sass insomma, sass tuscòss.

Il bravo Crespi (che finisce la sua applaudita conferenza con una... intervista colla Madonnina, la quale manda a salutare Vespasiano Bignami) ricorda anche la famosa invocazione che il Bignami rivolgeva alla Madonnina e che termina con questi versi:

Sberlusiss, o Madònna del Dòmm,
Che te veda de nòtt e de dì,
Senza ti Meneghin l'è pù òmm
O Madònna indorada del Dòmm.

UN MONUMENTO SPARITO. — Il paese di Lorenzago (m. 866), che sorge in una delle più belle posizioni del Cadore (sul principio della valle del Mauria, sopra un poggio da cui si domina buona parte delle valli del Piave e dell'Ansiei), fu quasi interamente distrutto nel 1855 da un incendio; uno di quegli incendî terribili che furono per il Cadore (e per molti altri paesi di montagna) un vigoroso regolamento d'igiene e d'edilizia. Dopo quell'incendio

tutta la contrada di Villagrande (le cui case erano prima quasi tutte di legno) fu ricostrutta con case in muratura, coperte di tegole, del tutto isolate, e disposte regolarmente a scacchiera; e Lorenzago è perciò il paese più ben fabbricato del Cadore, ed uno dei più benfabbricati d'Italia. Da quell' incendio, proprio sulla piazza, s' era salvata la casa Piazza; una pittoresca catapecchia, tutta affumicata, dal cui proprietario fu difesa sino all'estremo. Per distruggerla fu necessario un decreto reale, che condannasse a morte quel vecchio monumento (abbattuto in questi giorni) per misura di pubblica sicurezza. Di quella casetta, testimonio d'un mondo sparito, vogliamo conservar qui la memoria.

Casa Pietra a Lorenzoso.

TOPONOMIA ISTRIANA. — Ci pervengono dall'Istria varie lettere assai lusinghiere sull'articolo pubblicato nel nostro numero precedente su quella nobile regione italiana; e di esse ringraziamo di cuore. Dell'articolo si occupò anche la stampa istriana, e specialmente l'*Egida* di Capodistria, con un articolo assai interessante, col quale, dopo aver ridotta l'Istria a confini più giusti di quelli assegnatile dal benemerito ab. Silvestri (che sotto quel nome comprese tutta la Venezia Giulia), nota che l'Istria vera (compresa Trieste) su 398 258 abitanti, conta 240 348 Italiani, 85 742 Croati, 57 998 Sloveni, 14 270 Tedeschi, 1311 Rumeni. Nel nostro articolo avevamo lamentato che alle critiche (anche scortesi) sulla carta dell'Istria e sezioni contermini pubblicata dal Touring (e stampata dal R. Istituto Geografico Militare) non fossero seguite le correzioni precise, minute, serene, quali possono attendersi da persone côlte ed educate; e l'*Egida*, associandosi al nostro lamento, comincia (e ne la ringraziamo) l'opera da noi tante volte augurata, e ci dà le seguenti indicazioni: « Quei monti della Ciceria che gli Slavi chiamano *Slavnik, Planik* e *Sija* sono detti dagli italiani *Taiano*, *Alpegrande*, e *Sega;* il villaggio di *Labor*, a sud di Paugnano, noi lo chiamiamo *Laura*, così *Kozliak*, *Cosliaco;* il lago di *Cepich* viene da noi giustamente chiamato lago d'*Arsa*, chè detto fiume è il suo emissario; *Lovrana*, *Laurana*, per i suoi boschi di lauro; per alcuni nomi, evidentemente d'origine slava si poteva usare la grafia italiana: *Cosinosich* (invece di Kozinosic), *Zabronich* (Zabronic), *Rachilovich* (Rakitovic), *Ica* (Ika), *Peruschi* (Peruski) e qualche altro ancora ». Così va bene; questo è ragionare ed operare con giudizio! Seguitino gli Istriani a mandarci correzioni, indicazioni, consigli; e noi, con gratitudine, e nell'interesse comune, ne terremo conto.

L'*Idea Italiana* di Parenzo trova invece che le nostre domande, alle quali l'*Egida* comincia gentilmente a rispondere) « appariscono oziose »; ma poi dichiara che risponderà se le mandiamo la carta predetta. Ringraziamo della buona intenzione, e mandiamo con gran piacere la carta.

Tutti gli scritti inviati alla *Rivista* sono letti attentamente. Se adattati all'indole del periodico, vengono pubblicati, in tutto o in parte, per quanto lo consentono il tempo e lo spazio; in caso contrario vengono distrutti; ma **i manoscritti non si restituiscono mai.**

Alessandro Malladra, *Il Traforo del Sempione;* Milano, L. F. Cogliati, 1904 (pag. 68; L. 2).

Il noto geologo prof. Malladra, di Domodossola, pubblica in questo volume (che è adorno di 56 figure e d'una tavola a colori) la conferenza da lui tenuta al Circolo Filologico Milanese sul traforo del Sempione. Egli tratta dapprima degli elementi necessari al compimento della grande impresa, quali sono lo studio della direzione, la previsione delle roccie e la meccanica dello scavo; ed accenna quindi ai principali ostacoli che si opposero e si oppongono al lavoro, e che sono: l'acqua, la pressione delle roccie e l'elevata temperatura, ed ai mezzi ideati per vincerli. E' un libro di grande attualità ed interesse, e del quale ci proponiamo di riparlare.

Ermenegildo Maina, *I nostri esuli;* Milano, L. F. Cogliati, 1904 (pag. 466; L. 3,50).

I nostri esuli sono i nostri operai che lavorano all'estero; l'autore col suo libro (fatto sul tipo dei noti libri del vescovo Bonomelli) va a trovare questi operai all'Albula, a Thusis, alla Jungfrau, e in altre parti della Svizzera, e si parla delle loro condizioni, bisogni, idee, e dei partiti che cercano conquistarsene gli animi, e del paese in cui vivono. Il volume (che ha una prefazione di don Giovanni Semeria) è opera d'un buon sociologo e d'un buon turista.

Guido Ottorogo, *Berlino;* Cagliari, Tip. Lit. Commerciale, 1904 (pag. 16).

L'opuscolino contiene la bella conferenza che il dott. Ottorogo tenne al Circolo Filologico di Cagliari per far conoscere gli usi, i costumi, il tipo speciale della grande capitale germanica.

Febo, *Dal Cadore al Trentino;* Brescia, Unione Tip. Lit. Bresciana, 1904 (pag. 126).

Febo (pseudonimo dell'avv. Fabio Glissenti) condensa nei capitoli dell'interessante opuscolino le molte e gradite impressioni provate in una corsa di quindici giorni nel Trentino e nel territorio delle Dolomiti; e si propone, fra altro, lo scopo di richiamare maggiormente l'attenzione degli alpinisti e turisti italiani su alcune splendide regioni italiane, molto visitate da alpinisti e turisti... tedeschi. L' autore gentilmente avverte di essersi, per il suo libro, giovato molto delle guide Brentari; il quale si troverà così compensato del... piacere provato nel veder saccheggiate le sue guide da molti, che non si degnano di citarlo, forse per tener nascosto il sacco da cui hanno tolto la farina. Il libro dell'avv. Glissenti è scritto con brio, è pieno di notizie ed osservazioni, e farà senza dubbio del bene ai paesi in esso ricordati.

L. Baudry de Saunier, *Les Motocyclettes;* Paris, Dunod, 1904 (pag. 260; Franchi 6).

In questo volume, elegantemente pubblicato ed adorno di molte vignette, l'autore (colla collaborazione del signor Adriano Gatoux), parla delle motociclette, del loro meccanismo, e del modo di usarle e ripararle. E' un volume raccomandabile sotto ogni aspetto.

Regio Yacht-Club Italiano, *Annuario 1904;* Genova, Fratelli Armanino, 1904.

Questo *Annuario* (un centinaio di pagine e varie tavole a colori) comprende i nomi dei dignitari, membri, soci, yachts inscritti nel sodalizio; il risultato delle gare 1902 e 1903; varî regolamenti; elenchi di fornitori ed agenti; bandiere e segnali.

Automobile-Club de Suisse, *Annuaire;* Genève, W. Kundig, 1904 (pag. 30c).

L'Automobile Club de Suisse venne fondato nel 1898, e comprende le sezioni di Basilea, Ginevra, Montreux, Zurigo, San Gallo. L'*Annuario 1904-1905*, ora pubblicato, contiene nella prima parte (in francese e tedesco) lo statuto del sodalizio, i nomi delle cariche e dei soci, i nomi delle società corrispondenti (fra le quali il Touring Italiano); e, nella seconda parte, notizie necessarie ed utili all'automobilista che viaggia nella Svizzera od all'estero.

Alfredo Rostain, *L'educazione industriale dell'operaio;* Torino, Roux e Viarengo, 1904.

Il cav. Alfredo Rostain, direttore della scuola popolare d'elettrotecnica, e capoconsole del Touring a Torino, nel giorno della premiazione agli allievi licenziandi dell'ultimo anno scolastico tenne una lettura (ora uscita in opuscolino) piena di giuste osservazioni e saggi consigli, e che così giustamente conchiude:

" *Riforma del lavoro, riforma della scuola e della educazione industriale dei nostri operai,* questa è la vera e la sana riforma

da cui dobbiamo partire e che dobbiamo invocare, la quale, quando sarà ammessa dai nostri dirigenti, compresa dai nostri bravi, onesti operai, porterà a loro ed alle loro famiglie ed alla nazionale industria quel grado di benessere e di ricchezza che noi ammiriamo ed invidiamo alle nazioni vicine, ai colleghi di oltre Alpi! „.

La carta al 75 000.

Il R. Istituto Geografico Militare rende noto che l'edizione della carta al 75 000 non è più tenuta al corrente, perchè destinata a scomparire fra breve, non essendo essa che una riproduzione fotozincografica, alla stessa scala, del modello che serve per la carta d'Italia al 100 000.

I fogli ancora esistenti sono in vendita fino ad esaurimento del fondo di magazzino; in seguito saranno spediti in loro vece, se chiesti, quelli al 100 000 con o senza tratteggio (pagine 13 e 16 del catalogo del 1900; 16 e 20 di quello del 1903), a seconda delle indicazioni che verranno date nella richiesta, o nella risposta alla presente. Il foglio 15 è esaurito.

POSTA LEGALE.

TARGHETTA.
OGNI UFFICIO METRICO PUO' APPLICARE LA TARGHETTA AD OGNI VELOCIPEDE.

Signor Sensi. — L'art. 3 della legge 22 luglio 1897 e l'art. 24 del regolamento 16 dicembre 1897 debbono essere interpretati *cum grano salis*. Essi sono stati scritti più per opportunità che per altro. Nè è comminata alcuna ammenda per chi non vi si attiene strettamente. D'altra parte nè l'art. 3 stabilisce precisamente quale sia il sindaco a cui fare la denuncia; nè l'art. 24 si cura di contemplare il caso in cui uno si trovi per alcun tempo lontano dalla sua residenza senza per questo aver intenzione di cambiarla. Inoltre, gli art. 20, 23 e 25 del regolamento provvedono già implicitamente allo stesso scopo, diremo, contabile. Quindi, quando le circostanze di luogo e di tempo lo consiglino, si può benissimo sorpassare alle disposizioni degli art. 3 della legge e 24 del regolamento.

Legalmente non risulta che un Ufficio Metrico possa applicare la targhetta solo a quelli della sua provincia. Onde il parere dell' Ufficio Metrico di Viterbo, che si ritiene competente ad applicare la targhetta a qualsiasi ciclo che venga portato all'ufficio, è perfettamente giusto; ed è anche comodo per i ciclisti, per i quali è sempre da desiderarsi a minor possibile burocrazia e il minor inceppamento possibile.

TARGHETTA.
VELOCIPEDE PRESENTATO IN RITARDO.

Signor Mariano De Angelis. — Sebbene l' art. 5 ultimo capoverso della legge 22 luglio 1897 sembri contemplare solo i cicli non ancora stati bollati, tuttavia è troppo logico che il certificato del sindaco debba venir rilasciato anche a chi per circostanze speciali (per esempio lontananza, malattia, ecc.) non abbia potuto far cambiare a suo tempo la targhetta dell'anno passato con quella dell'anno in corso, e poscia domandi il certificato, al solo scopo di portarsi colla bicicletta al non vicino Ufficio metrico. — La legge deve pur essere intesa... umanamente!

VELOCIPEDI - ACCESSORI.

Signor dott. cav. Natalucci. — Quando in un contratto di velocipede si siano esclusi dalla compra-vendita i soli accessori, non può fra questi intendersi il freno, che è per l'art. 2 del regolamento, un organo necessario. Accessori, come è anche detto in molti cataloghi, s' intendono la borsetta, la pompa, le chiavi e l' oliatore. *A fortiori* deve ciò dirsi per una motocicletta.

VELOCIPEDI - CUSTODIA - ACCESSORI.

Signor prof. Corio. — A proposito di accessori, Ella ha perfettamente ragione, è molto desiderabile che nei convegni, quando viene offerta la custodia della macchina, venga anche dichiarato se la custodia è limitata alla sola macchina o no. Non essendo ciò specificato, qualora l' addetto alla custodia accetti biciclette con accessori, egli, e il Comitato per esso, se ne rende responsabile e deve risponderne. Ad evitare pertanto litigi fra gli stessi membri della grande famiglia turistica, si raccomanda la massima chiarezza negli avvisi e nelle circolari.

CERTIFICATO DI DENUNZIA.
CARATTERE REALE.

Signor Celli. — Pare impossibile che si facciano ancora contravvenzioni per questo oggetto! Vedere in proposito l'*Annuario 1903*, vol II, pag. 55; la *Rivista* del marzo 1902, pag. 98; la *Rivista* dell'aprile 1902, pag. 137; la *Rivista* dell'agosto 1903, pag. 291, ecc., ecc.!

Ciò non toglie però che quel meccanico, il quale, ricevendo in riparazione una bicicletta con certificato di denuncia, la noleggi ad altri, debba rispondere di ogni eventuale danno e spesa.

IL NUOVISSIMO ANNUARIO DELL'AUTOMOBILISMO.

Giacchè or ora mi è avvenuto di doverlo ricordare, senza troppi elogi che potrebbero sembrare una *réclame* interessata, mentre non sarebbero che l'espressione del mio imparziale giudizio (tanto più imparziale in quanto io non vi contribuii in alcuna parte), dirò agli egregi consoci che tale Annuario, diligentemente curato in ogni suo particolare riesce molto interessante ed utile a tutti, e per gli automobilisti è pressochè indispensabile.

AI SOCI MOROSI.

Come fu già ripetutamente detto, per l' art. 15 del nostro statuto la quota annuale deve essere pagata prima del 15 di gennaio; per l'articolo 16 le dimissioni devono, per regolarità d'amministrazione, essere date *per lettera con ricevuta di ritorno*, alla Direzione, *non oltre il 31 ottobre*; per l'art. 10, solamente il pagamento fatto dopo il 1° novembre potrà valere, se è richiesto, per l'annata successiva; altrimenti la tassa annuale è la medesima per qualsiasi epoca dell' annata in cui la domanda d'ammissione vien fatta. Epperò l'anno si computa dal 1° gennaio al 31 dicembre, e non dal giorno in cui uno ha fatto la domanda. E' pur tanto chiaro e logico!!

Le pubblicazioni si mandano in regola solo a quelli che sono in regola coi pagamenti. Agli altri vien spedita la sola *Rivista*. Il respingere le pubblicazioni o la *Rivista* non è un modo per dare le dimissioni. Lo statuto venne stampato su quasi tutti gli *Annuari*, e ne venne anche mandata copia a parte a quasi tutti i soci. Esaurita l' edizione antecedente, ora se ne sta preparando un'altra. Ognuno sottoscrivendo la domanda di associazione, si dichiara edotto dello statuto e del regolamento e si obbliga ad osservarli, quindi è nel suo interesse di farseli indicare e di leggerli.

Comunque, non posso dilungarmi di più per rispondere a tutte le pretese ragioni di quei pochi che non hanno voglia di pagare. Non parlo di quelli che non lo hanno fatto per pura dimenticanza. Vorrei tuttavia raccomandare ai renitenti di persuadersi dell'infondatezza dei loro pretesti e di non costringermi a delle misure incresciose. Inutile aggiungere che appena messisi in regola col pagamento, riceveranno le pubblicazioni di spettanza.

TASSA VELOCIPEDI - CONTRAVVENZIONI - AMNISTIA.

I soci interessati al riguardo l'avranno probabilmente già appreso dai giornali, tuttavia, *ad abundantiam*, vengono qui avvertiti che il R. Decreto 16 settembre p. p. ha concesso l'amnistia anche per le contravvenzioni alla legge relativa alla tassa annuale sui velocipedi. Quindi per le contravvenzioni non ancora decise (commesse, ben inteso, anteriormente alla data del Decreto) l'amnistia estingue l'azione penale, e per quelle già decise con condanna, l' amnistia ostacola l'esecuzione di questa, facendone cessare tutti gli effetti penali.

Velocipedi - Libera circolazione.

PRETURA DI ABBIATEGRASSO.

Sentenza 25 agosto 1904 del pretore avv. Bianchi, nella causa penale, di azione pubblica, contro Agnesini Giovanni Battista domiciliato in Abbiategrasso, studente, imputato di contravvenzione agli art. 7 e 37 del regolamento di polizia urbana pel comune di Abbiategrasso in data 27 agosto 1878, ed agli art. 6 ed 11 del Regio decreto 16 dicembre 1897, n. 540, approvante il regolamento per la circolazione dei velocipedi in esecuzione della legge 22 luglio 1897, n. 318, per avere nel giorno 7 agosto 1904 percorso in bicicletta il viale riservato alle persone a piedi, fiancheggiante le piante di fronte alla locale stazione ferroviaria.

Omissis . . . .

Non a buon diritto s'invocano le disposizioni di divieto contenute nel regolamento di polizia urbana, poichè, si ripete, tale regolamento ha cessato di avere effetto, perciò che riguarda la circolazione dei velocipedi, dopo quanto disposto dal R. decreto 16 dicembre 1897, che all'articolo 13 chiaramente stabilisce che tutte le disposizioni riguardanti la circolazione dei velocipedi, contenute nei regolamenti di polizia urbana, cesseranno d'avere effetto col 1° gennaio 1898.

Non può quindi evidentemente l'Agnesini essere chiamato a rispondere di contravvenzione all'art. 7 del suddetto regolamento di polizia urbana.

E del resto dallo stesso verbale di contravvenzione emerge la prova che, non esclusivamente su tale regolamento comunale sapevasi di poter basare l'addebito all'Agnesini fatto, tanto è vero che in esso verbale, ciò che non fu pel precedente a carico del Cocini Antonio, venne fatto opportuno richiamo degli art 6 ed 11 del regolamento governativo succitato, ritenendosi che il disposto dei medesimi siasi pure dall'Agnesini violato.

Ma ciò non può ritenere il giudicante dopo le risultanze dell'odierno dibattimento.

Venne infatti *indubbiamente* stabilito che il viale, ad un solo filare di piante, sul quale l'Agnesini fu sorpreso in bicicletta, è compreso nello spazio, per deliberazione comunale, denominato piazza Giuseppe Garibaldi, *la quale è dallo stesso viale attraversata quasi nel mezzo e per tutta la sua lunghezza*. E' tale piazza in gran parte fornita di piante d'alto fusto, posta in modo da formare diversi viali e piazzali, e nei punti dove esistono i monumenti di Giuseppe Garibaldi e Felice Cavallotti, trovansi delle aiuole costituenti due piccoli giardini pubblici.

Tre soli pali, deficenza questa assai biasimevole, perchè è cagione di facili errori per i ciclisti, specie forestieri, portanti il divieto di circolazione ai veicoli, trovansi in tutta detta piazza, di notevole larghezza, e posti in modo che, per verità, non è possibile dire a quali precise limitazioni intendano riferirsi, ed anzi, uno di essi, quello precisamente esistente presso il passaggio a livello della ferrovia, è situato in guisa che se dovesse certo Canelli Enrico, quivi proprietario di una casa, ottemperare al divieto, non potrebbe accedere alla sua proprietà se non a piedi.

Ora stabilisce l'art. 6 del regolamento 16 dicembre 1897 che è vietato percorrere con velocipedi i marciapiedi dell'abitato ed i viali riservati ai pedoni od ai cavalli da sella nei parchi o giardini pubblici.

Per tale disposizione, chiarissima nel suo dettato, vien posto fuori di dubbio che per tutte le strade, piazze e viali sia permessa la circolazione ai velocipedi e che solo una eccezione di divieto siasi fatta pei viali esclusivamente riservati ai pedoni od ai cavalli da sella nei parchi o giardini pubblici.

In tal senso già ebbe a pronunciarsi anche la Suprema Corte, che stabilì appunto tale diritto di libera circolazione dei velocipedi, evidentemente ritenendo, come già si è affermato nel precedente giudicato di questa Pretura « che tale larghezza trova sua piena e logica giustificazione in quanto dispone l'art. 1° del succitato regolamento governativo, che accorda ai velocipedi completa libertà di circolazione in tutto il territorio del Regno purchè sotto l'osservanza di speciali disposizioni e limitazioni, quelle appunto surricordate ».

Non appartenendo quindi il viale in contestazione nè ad un parco, nè ad un giardino pubblico, ma ad una piazza, nella quale non è ostensibile lo speciale e regolare divieto di circolazione dei velocipedi, devesi ritenere che su di esso potesse l'Agnesini liberamente passare in bicicletta.

Non trattasi, si è ora detto, di viale appartenente a giardino pubblico perchè fu chiarito all'udienza come esso non faccia parte del piccolo giardino pubblico circondante il monumento a Garibaldi, essendo da detto giardino escluso dall'unico palo ivi esistente, ma anche volendo ritenere che di esso faccia parte, come affermasi nel verbale di contravvenzione, sarebbe pur sempre lecita la percorrenza su di esso in velocipede, mancando la speciale indicazione di viale riservato ai pedoni, prescritta dall'art. 6 del più volte citato regolamento.

E nella identica condizione vengono quindi a trovarsi gli altri viali intersecanti le aiuole del giardino stesso, perchè essi pure sprovvisti di regolare riserva di passaggio ai soli pedoni, indicazione invece evidentemente necessaria perchè possano appunto i viali dei giardini pubblici riservati ai pedoni essere distinti da altri eventualmente esistenti e destinati al passaggio dei veicoli.

Sostenne il rappresentante del P. M. essere fondata la contravvenzione all'Agnesini accertata, in quanto, facendo la suddetta piazza Garibaldi parte dell'abitato, il viale di essa, dal regolamento locale riservato ai pedoni, sul quale lo stesso Agnesini venne sorpreso, non costituisce che un marciapiede dell'abitato e quindi su di esso, a tenore del disposto dell'art. 6 del regolamento 16 dicembre 1897 non è lecita la percorrenza in velocipede.

Tale avviso però non può condividere il giudicante, poichè per marciapiedi dell'abitato, ai quali l'art. 6 suddetto ha voluto estendere il divieto di circolazione dei velocipedi, in considerazione appunto dei pericoli, che ne potrebbero derivare ai pedoni, debbonsi evidentemente intendere quelli, i quali corrono rasente ai muri delle vie e piazze, e che sono dalla parte carreggiabile delle medesime nettamente distinti.

E se così devesi ritenere, nell'abitato di Abbiategrasso non esistono marciapiedi, e tanto meno quindi per marciapiede potrà definirsi il viale percorso dall'Agnesini, attraversante l'intera piazza Garibaldi e che poi fu chiaramente accertato non portare alcuna espressa riserva di passaggio ai soli pedoni.

Ma ancora il rappresentante del P. M., facendo richiamo al disposto dell'art. 11 del regolamento governativo che dice « percorrendo le vie dell'abitato i velocipedi devono tenersi nella parte carreggiabile » sostenne che il viale in contestazione costituisce una via dell'abitato e perciò l'Agnesini doveva tenersi nella parte carreggiabile di tale via.

Ora tanto meno tale opinione può condividere il giudicante, poichè l'accennato articolo chiaramente definisce le vie dell'abitato e le distingue dai viali, di cui è parola all'art. 6 del regolamento, coi quali quindi non debbono punto essere confuse.

Nel caso nostro poi trattasi di un viale assai ristretto, non misurando due metri di larghezza, onde non può nemmeno parlarsi di parte carreggiabile, sulla quale quindi non potevasi tenere l'odierno prevenuto.

Ma quel che è più, dimentica il P. M. quanto è stabilito in linea di fatto e cioè che il viale stesso è compreso nello spazio denominato piazza Garibaldi e di essa ne costituisce una parte, onde è tanto chiaro che una piazza non può essere una via.

Di fronte quindi al nessun fondamento giuridico delle ragioni poste innanzi dal P. M. a sostegno dell'accusa fatta all'Agnesini, non resta al giudicante che dichiarare non farsi luogo a procedimento a favore dell'Agnesini medesimo per inesistenza di reato.

Gioverà però qui richiamare quanto già si è detto nella precedente sentenza contro il Cocini Antonio, e cioè che nessuno dei luoghi di pubblico passeggio, contemplati dal regolamento di polizia urbana locale, risponde alle condizioni poste dalle nuove disposizioni, per quanto riguarda il divieto alla circolazione dei velocipedi. Se invece realmente (come pel primo deve riconoscere l'odierno giudicante, onde sia tutelata la sicurezza e la integrità dei cittadini, ai quali è pur giusto che sia riservato qualche luogo dove possano liberamente passeggiare, senza preoccupazioni di chi specialmente del velocipede fa cattivo governo), necessità richiede di dover vietare la circolazione dei velocipedi nei luoghi suddetti, l'art. 5 del Regolamento 16 dicembre 1897 ne indica chiaramente la via a questa autorità comunale.

Ad esso senz'altro dovrebbe quindi la medesima ottemperare, facendo procedere all'apposizione di regolari divieti nei luoghi dove sono richiesti, ma in modo molto chiaro, onde non siano possibili equivoci da parte dei ciclisti che alla legge vogliono essere ossequienti, e quindi disporre per una più rigorosa osservanza della legge stessa, onde cessino quelle riprovevoli parzialità, che all'udienza d'oggi furono apertamente confessate dagli stessi verbalizzanti.

O. p. q. m. visti gli articoli di cui al capo d'imputazione e 343 C. P. P.

dichiara

non farsi luogo a procedimento in confronto di Agnesini Giov. Battista nella contravvenzione addebitatagli, per inesistenza di reato.

P. S. — Da questa chiara e serena sentenza, come pure dalla precedente, riportata sulla *Rivista* dell'agosto p.p , appare manifesto l'animo equo ed imparziale di quell'illustre Magistrato.

Ed è davvero deplorevole che il suo procedere integro, giusto e indipendente, quale dovrebbe avere l'approvazione di tutti, gli abbia invece procurato delle amarezze. Altrettanto deplorevole poi è il vedere un'amministrazione comunale ostinarsi nel far elevare contravvenzioni in odio alla legge e al buon diritto di ognuno. Non è coll'abusare del potere che oggimai s'incute il rispetto nell'animo dei cittadini !

Non a torto queste meschine bizze partigiane fanno a parecchi seriamente dubitare della stessa capacità amministrativa di quei tardigradi seniori. Ma di essi sapranno ricordarsi gli elettori di quella città.

Noi intanto ci auguriamo di trovare ognora Magistrati così compresi del loro alto ufficio, da sacrificare alla giustizia anche la propria quiete.

Magistrati di tale tempra valgono assai più di tutti i codici, e debbono essere segnalati alla estimazione dell'universale.

GIUDICATI TURISTICI.

Fra vetture e automobili.

L'automobilista non è civilmente responsabile dei danni subiti dal proprietario di una vettura i cui cavalli si spaventano al passaggio dell'automobile, quando si provi che il conduttore di questo ha usato la dovuta diligenza facendo segnali e tenendosi a debita distanza.

Sentenza 18 luglio 1904. — Pretore avv. Randaccio, Mandamento I° di Bologna ; — causa Muratori contro Contrada tenente Carlo, difeso dall'avvocato Succi.

Omissis . . . .

Si osserva in diritto :

Che per l'articolo 17 del regolamento sulla circolazione degli automobili 28 luglio 1901, in aperta campagna la velocità del veicolo non può essere superiore ai 25 chilometri all'ora e negli abitati a 15 chilometri, e cioè a quella di un cavallo al trotto serrato. Che dagli esami testimoniali fatti, il tenente Contrada non spinse niente affatto nella contingenza in questione il suo automobile a corsa vertiginosa, come dal Muratori si dice, poichè la guardia Oradei, giunta poco dopo sul teatro del sinistro, sentì dalle persone che ebbero ad assistervi, e dalle stesse signore che stavano sulla vettura del Muratori, che l'automobile procedeva con una velocità regolare e il teste Fini, cocchiere, conferma parimenti queste circostanze, dicendo che andava con una velocità eguale a quella di un buon cavallo al trotto.

Non vi fu dunque nè imprudenza, nè temerarietà da parte dello stesso tenente Contrada nel guidare il suo automobile nel 4 marzo nei Giardini Margherita di questa città, e l'incidente in esame, in ogni ipotesi, non è neanche lontanamente in rapporto di causa ad effetto colla pretesa corsa sfrenata dell'automobile, e non è ad attribuirsi ad altro fatto o ad altra colpa dello stesso Contrada, giacchè egli, ad una ragguardevole distanza, dava colla tromba gli avvisi e passava dalla vettura del Muratori ad una distanza considerevole e giusta, e che col variare dei testi, varia da un metro e mezzo, a due e più. Ben è vero che l'articolo stesso del Regolamento sugli automobili, con una locuzione lata, allo scopo di prevenire qualsiasi sinistro, ricorda, ciò che del resto è dettame di prudenza la più elementare, che le velocità permesse debbonsi regolare nelle curve più ristette, ed ogni qual volta possa esservi pericolo d'accidenti o di spavento a persone o ad animali. Ma neanche sotto questo punto di vista la condotta del Contrada risulta censurabile ; e di vero, egli, a detta della signora Graziani, ebbe ad incontrarsi altra volta nei diversi giri degli stessi giardini, colla vettura del Muratori e niente si ebbe a deplorare ; i cavalli presero, è vero, una certa vivacità (cosa normale ai puledri) prima dell'incrocio dei due veicoli, ma lo scarto di uno di essi cavalli avvenne quando l'automobile trovossi a fianco, e cioè quando il Contrada proficuamente non poteva più prendere una precauzione qualsiasi o fermandosi o rallentando la corsa, e la vivacità dei cavalli non poteva allarmare, tanto più che erano abituati a veder lo stesso automobile.

Spettava se mai agli uomini a cassetto, sapendo di avere puledri e da pochi giorni, prendere i provvedimenti opportuni, e sembra che niente fecero, e se fecero qualcosa, lo fecero fuori tempo, tardi e malamente. Dicono essi d'aver avvertito l'automobile di fermarsi, ma il teste Graziani li smentisce e se ve n'ha qualcun altro, come il Fini, che lo conferma, questa deposizione non tranquillizza, notandosi in essa delle esagerazioni, come quando asserisce che l'automobile andava di corsa veloce, indi la signora Graziani afferma che le due persone del cassetto nel momento in cui i cavalli si sbandarono disordinatamente, presero a tirare ciascuno una delle redini in senso diverso e contrario, in modo d'apportare maggiore confusione e imprimere ai cavalli movimenti contrari e diversi, imbizzarrendoli maggiormente. E da tutto questo se ne inferisce che il sinistro è dovuto all'età dei cavalli, puledri di quattro anni, e cioè quando fanno le loro prime armi, per sè stessi bizzarri, che dal Muratori si avevano solo da quaranta giorni e dalla negligenza del cocchiere che teneva anche blande le redini, negligenza che si riversa sul Muratori medesimo per la *mala electio* e quindi *imputet sibi* tutte le conseguenze avvenute, non dovendo, quanto meno, far tirare la sua vettura da cavalli simili nelle pubbliche strade, che sono aperte a tutti i veicoli, che quando si comportano secondo i regolamenti non debbono rispondere dello spaventarsi di cavalli novizi. Che le spese seguono la soccombenza (art. 370 Codice proced. civile).

« Per questi motivi,

« Il Pretore assolve il tenente Contrada Carlo dalla domanda del Muratori, che si condanna nelle spese di questo giudizio da liquidarsi in favore dello stesso Contrada ».

Ringraziamo il socio avvocato Giuseppe Succi d'averci spedita la interessante sentenza.

Il capo Sezione Legale
Avv. BERNARDO GARBATI.

Comunicati e notizie del Touring

Il Congresso del Touring a Brescia

(28 agosto 1904).

Nel salone centrale dell'Esposizione in Castello, alle ore 14, si è tenuto l'annunziato Congresso nazionale del T. C. I.

E' riuscito assai bene per il concorso di autorità, di soci, e per l'importanza dei temi che furono svolti.

Notammo gli on. dep. Bonardi, Castiglioni, Massimini, il sindaco conte comm. F. Bettoni, gli assessori municipali cav. avv. Ugo Da Como e cav. uff. Cuzzetti, il presidente del Consiglio provinciale avvocato cav. uff. Pietro Frugoni, il prefetto comm. Cataldi, il conte cav. Antonio Valotti, il signor Dominatore Mainetti segretario generale del comitato per l'Esposizione, i signori dott. Piero Favari, avv. D. Garbati, rag. Arato Ardenghi, signor Oreste Gorla del Consiglio generale del Touring, e parecchi altri.

Conte Federico Bettoni
Sindaco di Brescia.

Funge da segretario del Congresso il cav. Luigi Caldera.

Il Congresso venne iniziato con un breve discorso del sindaco comm. Federico Bettoni. Egli ringraziò gli egregi organizzatori del Congresso di avergli conferita la presidenza onoraria che accettò con orgoglio, poichè il T. C. ha tali benemerenze verso il paese, che un titolo da lui conferito può essere da ognuno ambito.

Porge un saluto a nome di Brescia a tutti i convenuti, ed augura che i temi, che si svolgeranno in questo Congresso, portino nuova vita, nuova gloria, nuovo benessere alla nostra cara Italia.

Vivissime acclamazioni salutano le gentili parole del capo della città.

L'avv. Tarenzi, capo console del T., ringrazia le autorità che tanto cortesemente accettarono l'invito di assistere al Congresso, ringrazia i soci che vi intervennero numerosi. E poichè, dice, noi vogliamo che le discussioni nostre siano ordinate e fruttino buoni risultati, propongo che l'egregio deputato della nostra città, l'on. Bonardi, sia acclamato presidente effettivo del Congresso.

Uno scroscio vivissimo di applausi accoglie la proposta dell'avv. Tarenzi, e l'on. Bonardi, aderendo all'invito gentile, assume la presidenza fra nuovi applausi, e pronuncia il seguente nobilissimo discorso che qui riassumiamo.

Il discorso dell'on. Bonardi.

Egli ringrazia del benevolo invito rivoltogli di presiedere così eletta assemblea e più ancora dell'applauso col quale gentilmente lo si è accompagnato. Fu perplesso nell'accettare, perchè esso non può dare il concorso dell'opera sua all' attiva propaganda del Touring. Fu per molti anni presidente della Sezione del Club Alpino Italiano, ma ora ha chiesto la sua messa a riposo e non intende di rientrare in servizio.

Dott. Piero Favari.

Un pensiero però lo persuase ed è che colla sua designazione si volle nuovamente onorare la città, ch'esso politicamente è orgoglioso di rappresentare.

Per fortuna qui non c'entra la politica, ossia l'unione politica consentita ai soci del Touring come tali, si può riassumere nell'antico proverbio turistico: tutte le strade conducono a Roma.

Sì, o signori, il nome, il braccio e la mente di ogni socio del Touring devono tendere ad uno scopo alto, nobile, educato, quello dell'unità e della grandezza della patria personificata in Roma, sua capitale.

Non a torto la Francia volle che nei giardini di Villa Medici sorgesse il monumento del suo maggior poeta moderno. Vittor Hugo; non a torto Guglielmo II volle che la bella immagine di Goethe sorgesse sotto i viali ombrosi della Villa Umberto I; non a torto infine è sorta in Inghilterra l'idea di erigere in Roma un monumento a Byron.

Alla città eterna trassero e traggono gli eminenti ingegni ad ispirarsi e noi dobbiamo circondarla del nostro più vivo affetto, della nostra venerazione.

Ed ora io mi compaccio con voi per il vostro numeroso concorso alle feste della nostra città. Ad uomini come me, più vicini al tramonto che all'aurora del a vita, torna di comune conforto lo spettacolo che dà la vostra potente e benefica associazione. Quello spirito giovanile che vi anima, quell'ardore, quella concordia che vi uniscono dall'un capo all'altro d'Italia ci ricordano i generosi entusiasmi coi quali si è creata la patria. Noi temevamo che lo scetticismo e il lungo periodo di pace avessero, per così dire, allentato le fibre possenti della nostra gioventù. Così non è: essa è pur sempre l'eterna primavera della vita: si rinnova, e rinasce più bella, più vigorosa, più ardita.

On. avv. Massimo Bonardi.

A voi giovani ed a voi che, se non siete più giovani, conservate l'aroma preservatore della gioventù, io porto il mio più fervido saluto, da qualsiasi parte d'Italia veniate. Sia l'opera vostra, e sia l'esempio vostro fecondo di prosperità e di gloria alla patria. Con questo saluto e con questo augurio dichiaro aperto il Convegno-Congresso del Touring Club Italiano.

Le parole dell'on. Bonardi così fervide di patrio amore, così elevate nella forma e nei concetti, vengono salutate da una calorosa ovazione.

E subito si imprende a svolgere i temi fissati.

Constatiamo un fatto. Tutti gli oratori ebbero questi meriti: una grande chiarezza nella forma, una grandissima praticità di idee, una lodevole brevità.

Pel miglioramento degli alberghi.

Lo svolgimento di questo tema è affidato al noto medico e pubblicista *Doctor Petrus*, membro del Consiglio direttivo del Touring, e Caposezione medica.

Il dott. Favari, dopo avere accennato a precedenti Congressi, e particolarmente a quello di Genova, nei quali la questione degli alberghi fu trattata, dice che da tempo il Touring ha portato l'attenzione sua sugli alberghi in Italia, e sul modo nel quale essi funzionano, e soggiunge che da molte parti gli pervennero e gli pervengono lagni per il trattamento che al forestiero in molti di essi si fa.

Distingue gli alberghi in due categorie: grandi alberghi, i quali poco o nulla ormai hanno da invidiare agli alberghi principali delle altre nazioni; piccoli alberghi che viceversa hanno tutto da imparare dagli alberghi secondari stranieri.

Accenna alle polemiche che sorgono, alle proteste che si fanno in Italia allorchè su qualche Baedeker si leggono censure contro questi alberghi, ma dobbiamo ammettere che molte di quelle censure sono spesso meritate.

Nota che in Italia, all'infuori di una propaganda a pro delle ferrovie, dei trams, dei vapori — propaganda che la diremo: dei trasporti — di null'altro ci preoccupiamo, e sopratutto non abbiamo a cuore di offrire quello che pure è assai desiderato dai viaggiatori: la comodità, la pulizia, l'igiene dei piccoli alberghi.

Accenna all'opuscolo pubblicato per cura del Touring dedicato agli albergatori nel quale sono dettate le norme che debbono ser-

vire di guida ad un buon albergatore, opuscolo pregevolissimo che termina con un decalogo agli albergatori stessi.

Dimostra la necessità di organizzare una inchiesta in tutta Italia sul modo col quale vengono condotti i piccoli alberghi.

A questa però dovranno contribuire i soci colle loro precise e sincere informazioni, sicchè risultando inconvenienti, il Touring possa richiamare gli albergatori, e compensarli col beneficio d.lla sua immensa *reclame*, quando dimostrino di avere accettate ed applicate tutte le sagge norme che anche essi devono adottare, per rendere il soggiorno del nostro paese sempre più gradevole ai numerosi stranieri che lo visitano.

Dice che il Touring alle sue origini non era che una società di ciclisti, ma in seguito, pur non dimenticando la sua origine ed il suo scopo primitivo, andò via via occupandosi dell'automobilismo; poi, delle strade, la cui buona manutenzione è elemento così importante d'una buona e sicura circolazione dei cicli, degli automobili e delle carrozze; poi, delle ferrovie, che rappresentano per ora il più grandioso mezzo di trasporto per terra; in seguito si occuperà forse anche della nautica, dell'aereonautica e della Dante Alighieri.

Nessun mezzo di trasporto potrà sottrarsi alla sua attenzione ed alle sue cure.

Ma i mezzi di trasporto che cosa trasportano? Forestieri. Ed forestieri dove vanno? Negli alberghi. Ed ecco perchè il Touring si occupa anche degli alberghi.

Dice che il socio può aiutare l'opera di miglioramento dei piccoli alberghi, prendendo una parte preponderante in taluna delle società che hanno per iscopo di sfruttare la industria nuova del forestiero. Soggiunge che il *turista*, il quale ammira i nostri tesori della natura, dell'arte, le meraviglie dell'antichità è pure un uomo, e come tale deve poter trovare un alberghetto, magari una semplice trattoria che gli inspirino una meritata fiducia.

Si sfruttino pure le nostre bellezze, ma diamo al forestiero un po' di comodo, di pulizia.

Il Touring, dice l'oratore, si è proposto di proseguire in questa sua campagna di miglioramento degli alberghi, particolarmente di quelli di secondo ordine, ed è campagna economica, di utilità ed igiene. La massa dei soci però non deve essere passiva, ma deve prestare spontanea e volonterosa la sua cooperazione.

Termina il suo discorso presentando il seguente ordine del giorno:

Il Congresso turistico di Brescia, apprezzando l'iniziativa del T. circa il miglioramento dei piccoli alberghi, fa voti perchè col concorso delle energie locali e colla collaborazione attiva dei soci si prosegua in ogni parte d'Italia nella utile propaganda igienica.

Il presidente on. Bonardi chiede se alcuno ha osservazioni o proposte da fare.

Il dott. Anselmi propone che l'ordine del giorno, il quale chiude tanto bene lo splendido discorso del dott. Favari, sia approvato per acclamazione.

Infatti l'assemblea con un lungo vivissimo applauso accoglie la proposta fatta dal dott. Anselmi.

Vengono quindi dispensate fra i soci molte copie dell'opuscolo « Il Touring agli albergatori ».

Per il miglioramento delle strade.

Passa quindi in discussione il secondo tema.

E' relatore competentissimo l'ing. Massimo Tedeschi direttore della rivista *Le Strade* di Torino, e collaboratore della *Rivista* del Touring.

Esordisce il relatore rilevando che in breve volger di tempo è la terza volta che ha occasione di trattare la questione del miglioramento della viabilità in una riunione prevalentemente turistica; nel febbraio a Torino in occasione del Congresso degli automobilisti (1), nel maggio a Genova a quel Congresso ciclistico ed ora a Brescia in una riunione a cui dànno speciale carattere di serietà i temi che si svolgono e le altre manifestazioni in ordine al ciclismo ed all'automobilismo.

Questo fatto costituisce un indizio dei più confortanti del progresso che va facendo l'idea della necessità di migliorare la viabilità e dimostra come questo concetto vada sempre più penetrando in ogni classe ed imponendosi alla generalità.

Una causa precipua della trascuranza della viabilità risiedeva nella mancanza del concetto di che cosa sia una buona strada e come conseguenza immediata di ciò, il considerare le cattive strade come uno stato di cose al quale non sia possibile recare rimedio. Ma ecco che il ciclismo prima, e l'automobilismo poi, portando a frequentare le strade la parte più eletta e intelligente della popolazione, sopprimendo le distanze e permettendo a questi nuovi frequentatori di strade di visitare quelle degli altri paesi e constatarne la grande superiorità sulle nostre, hanno suscitato una specie di ribellione ad uno stato di cose a cui per troppo tempo si erano acconciati, con grave danno, agricoltura ed industria; essi si sono convinti che la strada va considerata come parte integrante delle loro macchine, ed hanno lanciato il grido d'allarme per cercare un rimedio a questa piaga finora ritenuta insanabile.

Troppo tempo poi si è creduto che per lo svilupparsi delle ferrovie e delle tramvie dovessero perdere d'importanza le strade comuni; ma ora questo erroneo concetto va sfatandosi e si comincia a comprendere come quasi nessuna merce può sfuggire ad una parte di trasporto più o meno lunga su strada ordinaria, non avvertendosi quasi mai che la materia prima od i prodotti possano giungere rispettivamente al centro di lavorazione o di consumo unicamente col mezzo delle ferrovie o delle vie acquee. Ed eliminato tale errore, va sempre più popolarizzandosi il principio di Spencer, secondo cui i mezzi di comunicazione compiono, rispetto all'organismo sociale, le stesse funzioni che il sistema vascolare in quello animale e che alla stessa guisa quindi che un perturbamento anche in diramazioni secondarie del sistema vascolare può gravemente danneggiare tutto l'organismo an male, così la trascuranza ed il difetto nei mezzi anche secondari di comunicazione possono compromettere tutto il funzionamento dei mezzi di distribuzione dell'organismo sociale. Il recente movimento a favore della navigazione interna, le recenti leggi per favorire le strade di accesso alle stazioni ferroviarie, ai porti ed ai punti d'approdo sono una prova del cammino che vanno facendo i sopraesposti concetti.

Ing. Massimo Tedeschi.

Ma anche i tecnici fino a poco tempo fa negligevano il ramo attinente alle strade, attratti da altre branche più seducenti non certo più importanti dell'ingegneria; ma da qualche tempo si è notato un notevole risveglio; sorse un'apposita rivista che si occupa unicamente della viabilità; le altre riviste tecniche più non disdegnano occuparsi delle strade e persino i giornali quotidiani non di rado si occupano di esse per denunciarne i difetti, per accennare ai notevoli progressi della meccanica stradale o agli altri perfezionamenti che si vanno ideando per migliorare questo antico mezzo di comunicazione risorto a nuovo onore in grazia dei nuovi rapidi mezzi che di essa si servono.

A tutto questo movimento, che eccitò l'opinione pubblica, non poterono nè possono più rimanere estranee le amministrazioni pubbliche che hanno governo di strade. In tale modo va incamminandosi verso una soluzione anche il più grave problema in questa materia, il problema finanziario. Le amministrazioni vanno convincendosi che gli stanziamenti che si facevano in passato nei loro bilanci, la cui insufficenza costituiva altra precipua causa del male, non bastano più, sia perchè aumentarono le reti stradali, sia perchè sono cresciuti i bisogni e le esigenze di questo importante servizio; molte di esse comprendono un po' tardi, ma speriamo in tempo, che troppo si è lasciato depauperare il patrimonio stradale per un male inteso concetto di economia, e che i denari spesi nelle strade non sono un lusso, ma sono una vera e propria spesa di produzione che viene largamente e ad usura compensata della facilità ed economia dei trasporti.

Ed anche il governo pare voglia secondare questo movimento perchè ha posto mano a rivedere tutta la legislazione stradale, i cui difetti e lacune costituivano altra e non ultima delle cause del male lamentato; e mentre sta attendendo ad una riforma generale di tutta la legislazione, che è ad augurare non tardi troppo ad avverarsi, ha provveduto con varie importanti leggi a favorire lo sviluppo ed il completamento della rete stradale italiana.

Molto però ancora rimane a fare per tenere l'Italia nostra non troppo al di sotto delle altre nazioni civili, alcune delle quali già hanno organizzazioni stradali perfette come la Francia, l'Inghilterra, alcuni Stati della Germania; altre vennero sempre perfezionandole come il Belgio, la Svizzera. Il relatore traccia alcuni rapidi cenni sui progressi di queste nazioni, ricordando specialmente quelli recenti e meravigliosi degli Stati Uniti d'America.

A questo confortante risveglio nella questione della viabilità ha contribuito potentemente il Touring. Fu già altra volta ricordato come il Touring fin da principio comprese come a questo gravissimo problema non si sarebbe dovuto interessare dal punto di vista ristretto ed egoistico del ciclismo ed automobilismo, ma bensì da un punto di vista largo e generale, nell'interesse cioè di tutti quanti frequentano le strade. La strada è fatta per tutti e si deve cercare di migliorarla nell'interesse di tutti.

Ed infatti, quando nel 1900 bandiva un concorso per una monografia sul migliore sistema di manutenzione stradale, avvertiva appunto che il problema doveva studiarsi nell'interesse della generalità; e preziosi infatti furono i risultati di quel concorso, resi noti mediante una pubblicazione che fu ed è tuttora assai apprezzata. E penetrando nel cuore dell'argomento, il Touring pose

(1) Vedi resoconto di tale conferenza nel numero di maggio

mano ai principali coefficenti che sono connessi alla viabilità; e così si occupò della propaganda in favore della istituzione dei regolamenti per disciplinare la larghezza dei cerchioni dei carri in rapporto al carico, lacuna che costituiva una ragione grave del deterioramento delle strade; istituì una permanente rubrica sulle strade nella rivista per tenere viva la questione ed interessare ad essa tutti i suoi soci, moltissimi dei quali o come tecnici o come amministratori possono prestare il loro efficace concorso; iniziò e conduce avanti quel movimento per i cartelli indicatori nelle strade, i cui risultati superarono ogni aspettativa. A partire dal Capo dello Stato, ardito ed appassionato *chauffeur*, che offriva generoso contributo, amministrazioni e privati accolsero con slancio l'iniziativa; oggi sono circa mille i cartelli offerti, per un valore di L. 14 000. Ben 50 provincie su 69 già entrarono in trattative per questo lavoro di segnalazione, offrendo concorso pecuniario ed assumendosi la gratuita messa in opera dei cartelli; numerosi i municipî ed utilissimo il concorso degli uffici tecnici per segnalare le località ove i cartelli sono necessari. E qui il relatore dichiara essergli caro riferire questi brillanti risultati proprio in Brescia che fu la prima come città e come provincia ad offrire il suo concorso morale e materiale.

Quest'azione così illuminata del Touring ebbe un'importante sanzione al Congresso turistico tenutosi in Genova nel maggio scorso, ove ad unanimità fu deliberato il seguente voto:

" Il Congresso internazionale turistico, riunito in Genova i 23 giugno 1904, sentita la relazione sul tema della manutenzione stradale, plaudendo all'opera già compiuta dal T. C. I. in pro' del miglioramento della viabilità, lo incita a proseguire, mantenendo fra i principali punti del suo programma il conseguimento in Italia di buone strade, e fa voti: 1° che tale opera efficace, intrapresa non solo per favorire un ramo di sport, ma bensì tutti indistintamente i mezzi di locomozione, sia convenientemente secondata da tutte le pubbliche amministrazioni che hanno governo di strade; 2° che le amministrazioni tutte, tenendo conto dei deliberati di precedenti Congressi tecnici e sportivi, si ispirino a sensi di modernità e progresso nella conservazione delle loro strade, e nell'interesse della generalità, proporzionino in modo adeguato i mezzi finanziarî alle aumentate esigenze del traffico e della circolazione sulle strade ordinarie ".

E l'appello al Touring non suonò vano; lungi dall'adagiarsi sugli allori, riprese con maggiore alacrità ed energia l'opera iniziata e per meglio organizzarla e renderla più autorevole ed efficace nominò un comitato per il miglioramento della viabilità chiamando a farvi parte le più spiccate personalità in linea tecnica, amministrativa e sportiva, e diramando una circolare a migliaia di copie a tutti gli enti a cui poteva interessare; in tale circolare si annuncia il programma dell'azione avvenire del Touring.

E' troppo recente questa manifestazione per poterne ora esporre i risultati; molte però e confortanti sono già le adesioni pervenute. Intanto la Commissione si mise tosto al lavoro che indirizzò ad un triplice scopo: il primo, di raccogliere i dati che valgano a costituire una completa monografia della rete stradale italiana, e ciò mediante concorso al quale potranno aspirare tutti i tecnici che si occupano di viabilità ed ove avranno campo di fare un esame critico, accennando pregi e difetti delle loro organizzazioni stradali nelle varie provincie d'Italia; il secondo, di meglio istruire quel personale che più direttamente attende ai lavori stradali, troppo spesso verificandosi che esso sia inetto alla bisogna a cui è proposto, e questo scopo si tende di raggiungere col concorso per un manuale per i cantonieri, fatto coi criterî i più semplici e più pratici, in modo che sia facilmente accessibile alle persone a cui specialmente è rivolto; il terzo scopo è quello di tenere ovunque viva la questione e ciò si raggiungerà creando delle commissioni tecniche locali presso i Consolati, le quali, mantenendosi in contatto continuo colle autorità locali, curino l'attuazione di tutti quei mezzi che verranno man mano suggeriti pel conseguimento dello scopo finale: le buone strade.

Il relatore conchiude esprimendo l'augurio che a questa crescente operosità del Touring corrisponda il buon volere delle amministrazioni, che convenientemente ne secondino la provvida azione; augura poi a sè di avere ancora occasione di ritrovarsi in riunioni così simpatiche, ove accanto al divertimento sano e geniale possono trovare posto i propositi più utili e serî per la prosperità del paese, e di potere, ritornando altre volte sull'argomento della viabilità, lasciare la nota melanconica della constatazione del male, per inneggiare unicamente al crescente progresso del miglioramento stradale: *Quod est in votis!*

L'assemblea votò quindi all'unanimità il seguente ordine del giorno:

Il Congresso del Touring, riunito in Brescia il 28 agosto 1904, riaffermando il precedente voto del Congresso di Genova sulla questione del miglioramento della viabilità in Italia, fa voto che alla efficace azione iniziata dal Touring in pro' della viabilità corrisponda l'aiuto e il buon volere di tutte le amministrazioni pubbliche che hanno governo di strade.

Vivissimi applausi salutano la chiusa dello splendido discorso da noi riassunto.

Il presidente on. Bonardi chiede se alcuno ha osservazioni da fare. In caso contrario riterrà confermato l'ordine del giorno votato al Congresso di Genova.

L'assemblea conferma fra nuovi applausi quell'ordine del giorno.

Targhetta mobile e riduzione tassa sui velocipedi.

Ed ora viene in discussione il tema sulla targhetta mobile e riduzione della tassa sui velocipedi.

E' relatore l'avv. M. Tarenzi capoconsole del Touring a Brescia.

L'oratore premette che sarà assai breve poichè trattasi di questione oramai già da tempo matura pei ciclisti; e perchè anche nella facile previsione che venendo ultimo nella trattazione dei temi di discussione al Congresso, il tempo sarebbe mancato per una esauriente trattazione, ebbe già cura di insistere dettagliatamente nell'ordine del giorno predisposto per la votazione sui principali argomenti che militano a favore della tesi propostasi.

Avv. Mario Tarenzi
Capoconsole del Touring
a Brescia.

Ricorda che la questione della targhetta è sorta colla legge stessa che l'ha istituita, e fu già argomento di critica da parte del Touring prima ancora dell'attuazione della legge, nonchè da parte dell'oratore che sino dalla fine del dicembre 1897 ebbe a rilevare gli inconvenienti a cui la targhetta fissa doveva dar luogo a danno dell'Erario e dei contribuenti ciclisti in una conferenza tenuta all'Università popolare di S. Luca sulla legge 22 luglio 1897 e relativo regolamento.

L'esperienza di ben sette anni ha dimostrato come fossero fondate le critiche alla legge medesima, talchè il voto espresso dal Congresso nazionale del T. C. I. in Bologna nel maggio 1901, col quale, di conformità agli studi e proposte della Direzione generale del Touring, si concludeva per l'adozione della targhetta mobile, veniva, anche per lo zelante interessamento dell'avv. Agrati, caposezione legale, dell'on. Brunialti capoconsole e Lattes console in Roma, accolto dal ministro delle finanze onor. Chimirri, e dai suoi successori onor. Wollemborg e Carcano, ai quali mancò però il tempo di presentare il relativo progetto di legge, che S. E. il compianto Zanardelli, allora presidente del Consiglio, dichiarava alla Direzione generale del T. C. I. di appoggiare di cuore. Anzi, a maggiormente dimostrare, per quanto si attiene alla trattazione storica del tema, come l'adozione della targhetta mobile già da tempo s'imponga anche nel campo legislativo, legge un brano della relazione del Ministero delle finanze sull'Amministrazione del Demanio per l'esercizio 1899-1900 (gennaio 1901, relatore comm. Solinas, direttore generale del Demanio), che suona letteralmente così:

Questa Direzione generale... ha studiato, sulle insistenti richieste anche della numerosa classe dei ciclisti, se l'attuale ordinamento potesse essere modificato per modo da rendere più facile e più comodo per i contribuenti e più economico per l'amministrazione, l'applicazione del tributo, senza però alterare il carattere reale e senza danneggiare le ragioni dell'erario.

In questo concetto è stato già predisposto il progetto di legge per l'anzidetta riforma, intesa sostanzialmente a rendere il contrassegno ch'è la prova del pagamento della tassa, un valore di Stato analogo ai valori di bollo, che possa essere venduto anche dai detentori secondari di tali valori, e che possa a piacimento dell'acquirente essere adattato a qualunque macchina. Con ciò verrebbero ad essere eliminate tutte le difficoltà e le complicazioni di iscrizioni a ruolo, di certificato, di denuncia, di sostituzione di contrassegni, ecc., dall'attuale sistema ingenerate.

Dopo tali constatazioni di simile autorità, sarebbe, dice l'oratore, superfluo l'insistere oltre sull'argomento. Ma poichè l'atteso disegno di legge, così unanimemente invocato, tarda tanto ad essere presentato al Parlamento, ed ora si parla di modificare il disegno medesimo nel senso di adottare bensì la targhetta mobile, però con un aumento di tassa, è bene che la voce di un'Associazione autorevole come il T. C. I. si elevi sino a S. E. il Ministro Luzzatti, onde affrettare la invocata riforma scongiurando il pericolo di un aumento di tassa che annienterebbe così per l'Erario che pei contribuenti il beneficio della promessa riforma.

Addentrandosi nella parte critica dell'argomento, l'oratore, che, volendo mantenere la promessa di brevità, parla con parola assai

rapida, dimostra come coll'applicazione della targhetta mobile lo Stato, mentre risparmierebbe ai contribuenti noie infinite e spese talvolta sproporzionate al valore del velocipede, come attualmente avviene per l'applicazione della targhetta fissa, risparmierebbe per sè e pei Comuni le non lievi spese del ruolo assolutamente inutili, dato che nessun obbligo è fatto al contribuente di pagare la tassa ad un determinato ufficio metrico, che anzi in pratica avviene che chi compera una bicicletta vi fa apporre il contrassegno o targhetta nel luogo dell'acquisto mentre abita in Comune diverso, e dato che chiunque può circolare con bicicletta munita di targhetta, ancorchè chi la monta non abbia pagata la tassa; e afferma anzi che il ruolo costituisce, oltrechè una inutilità anche dal lato statistico, una vera contraddizione al criterio di *realità* a cui si informa la legge nell'applicazione della tassa. Ma oltre a tale spesa, lo Stato potrebbe, colla targhetta mobile, risparmiare anche quella delle tenaglie, dei piombi, del personale occorrente, nonchè quelle di contabilità, ora resa necessaria dal fatto che, mentre la tassa è a favore del Ministero del Tesoro, gli uffici metrici sono invece dipendenti dal Ministero dell'Agricoltura, Industria e Commercio.

E perchè allora si dovrebbe aumentare la tassa dal momento che pel solo fatto dell'attuazione della targhetta mobile viene ad aumentare il gettito della stessa a profitto così dello Stato che dei Comuni? non è invece il caso di diminuirla, ora che la bicicletta è passata dallo *sport* al campo pratico delle necessità quotidiane, favorendone lo sviluppo? favorire l'uso e l'incremento della bicicletta, non equivale forse favorire, non soltanto lo sviluppo di una industria nazionale ormai rispettabile e che allo Stato dà il proprio contributo d'imposte e di tasse, ma ben anche la potenzialità di lavoro dell'operaio, del commerciante, del professionista, ecc. che tanto più produrranno quanto più tempo potranno economizzare a vantaggio delle rispettive quotidiane occupazioni?

Ma non soltanto per tali vie indirette, afferma l'oratore, ma ben anche direttamente lo Stato e i Comuni guadagnerebbero colla diminuzione della tassa. Infatti, mentre in Italia si avevano nel 1901 n. 142 918 velocipedi, cresciuti nel 1903 a n. 174 507, con un aumento medio annuo di circa l'11 per cento, in Francia, dove dal 1894 al 1898 l'aumento annuo s'aggirava già intorno alla ragguardevole cifra del 25 per cento, essendo il numero dei velocipedi salito dal 1894 al 1898 da 202 026 a 483 414, in un solo anno, e cioè dal 1898 al 1899, noi vedemmo per effetto della diminuzione della tassa da L. 10,80 a L. 6 crescere il numero dei velocipedi da 483 414 a 838 856, con una proporzione del 75 per cento anzichè del 25 come negli anni passati; e nel 1901 la statistica francese ci dà un numero di velocipedi pari a 1 106 768, con una proporzione d'aumento certamente confortevole a confronto di quella degli anni precedenti al 1899. Questi dati valgono più di ogni ragionamento a persuadere come una diminuzione di tassa gioverà, anzichè danneggiare all'Erario, mentre favorirà la diffusione di un economico mezzo di trasporto oramai desiderato e reso possibile anche dalle borse più modeste, cui solo trattiene la sproporzionata spesa di esercizio, imposta colla tassa attuale.

Lo Stato quindi accogliendo i nostri voti, soggiunse l'oratore, non potrà che portar beneficio alle proprie finanze, diminuendo le spese di esazione della tassa e aumentandone il gettito per maggior numero di nuovi contribuenti, nonchè per minor possibilità di frodi, che ora sono rese comuni colla necessità dei permessi di circolazione, che si rinnovano da taluni all'infinito, e per effetto dalla tassa di troppo elevata. Ma poichè, conclude l'oratore, le piccole borse attendono ad acquistare la bicicletta nella stagione autunnale quando le attese novità per la futura campagna ciclistica inducono l'industriale e il privato a ribassare i prezzi di vendita e di rivendita, e anche perchè un criterio di giustizia e d'opportunità consigliano di rendere sempre meno evidente la sproporzione fra il costo del velocipede e la tassa di esercizio dello stesso, parrebbe a noi non fuori di luogo insistere anche per un frazionamento dell'anno solare e per una facilitazione ai nuovi acquirenti, intesa anche a rendere attuabile il principio che assolutamente nessuna bicicletta possa circolare senza essere munita della targhetta mobile così come è proposto nell'ordine del giorno che sottopone al voto del Congresso, e che è il seguente:

I soci del T. C. I. adunati in Brescia a Congresso nazionale il 28 agosto 1904;

Considerato che nei sette anni dacchè è in vigore la legge 22 luglio 1897, n. 38, sui velocipedi e relativo regolamento si è rilevata unanimemente la inutilità del ruolo dei contribuenti la tassa sui velocipedi, che ripugna al carattere *reale* della tassa diminuendone il reddito a danno dello Stato e dei Comuni;

Considerato che la stessa esperienza ha pur dimostrato come l'attuale sistema della targhetta fissa come prova del pagamento della tassa presenta inconvenienti assai gravi così in danno dei contribuenti che devono sottostare a noie e spese talvolta sproporzionate per la applicazione della stessa, e al pericolo continuo di furti e manomissioni, la cui prova, se nella ipotesi più benigna lo salva dalla contravvenzione non lo esenta dal pagamento di una nuova tassa; come anche a danno dello Stato e dei Comuni per le spese di tenaglie, piombi, personale, ecc., inerenti alla sua applicazione e per le frodi a cui da luogo l'attuale necessità del rilascio dei certificati personali;

Considerato che la bicicletta è oramai diventata per il suo poco costo accessibile anche alle borse più modeste, e da mezzo voluttario si è imposta come mezzo utile e necessario di comunicazione e trasporto;

Ritenuta la sproporzione fra l'attuale tassa sui velocipedi e il loro costo, e l'equità ed opportunità di commisurare la tassa alla durata del corrispondente permesso di circolazione, tenendo anche conto della convenienza di favorire la diffusione dei velocipedi fra le classi meno abbienti e di dare incremento all'industria relativa;

fanno voti

che di conformità alle ripetute istanze e memoriali presentati dalla Direzione Generale del T. C. I., al voto già espresso nel Congresso nazionale del T. di Bologna, e agli affidamenti ripetutamente dati dal Ministero delle Finanze, venga dal Governo presentato e dal Parlamento approvata una nuova legge che, sulla base della targhetta mobile e della abolizione dei ruoli, fermo restando il principio della libertà di circolazione, riduca a minor somma la tassa annuale sui velocipedi frazionandone l'importo in ragione di trimestri o quadrimestri, in modo da proporzionarlo nell'anno solare alla durata del permesso di circolazione; o che, esaminando il principio che nessuna bicicletta debba mai circolare senza essere munita di targhetta mobile, provveda alla attuazione della stessa fissando il periodo di vendita e di validità della targhetta dal 1° ottobre di ciascun anno antecedente a quello impresso sulla targhetta.

Messo ai voti dal Presidente on. Bonardi, è approvato tra lunghi e vivissimi applausi.

L'ordine del giorno del colonnello Chiarla.

Il Presidente on. Bonardi informa che, finita la discussione sui temi, l'egregio colonnello dei bersaglieri signor Chiarla, ha presentato il seguente ordine del giorno:

Il Congresso turistico di Brescia, ricordate le prime prove ciclistiche pro difesa nazionale iniziate dal Consolato bolognese del T., fa plauso alla recente organizzazione di volontari ciclisti, e emette il voto che il T. C. I. aiuti la formazione stabile dei riparti in questione coll'alto scopo di far servire il turismo alla difesa della patria.

Questo nobilissimo e patriottico ordine del giorno è accolto da uno scoppio di vivissimi generali applausi, che dura parecchi minuti. Il colonnello Chiarla, che si è levato per svolgere il suo ordine del giorno, è visibilmente commosso.

Ottenuto infine silenzio, il colonnello Chiarla dice che col suo ordine del giorno non ebbe pensiero che di rilevare le tante benemerenze che ha il Touring verso la patria, e di mandare a questa istituzione, che ha tutti i mezzi per ottenere il suo altissimo mandato, un caldo saluto ed un voto fervidissimo.

Nuovi applausi salutano queste cortesi parole. Quindi, fra acclamazioni, l'ordine del giorno è approvato.

Il Presidente legge quindi un telegramma col quale il cav. Bertarelli si scusa di non poter intervenire al Congresso.

Il socio signor Modigliani propone un telegramma per il cav. Bertarelli ed il comm. Johnson. La proposta è approvata fra applausi.

Il dott. Favari propone di ringraziare l'onor. Bonardi per avere, con acuto senso dei tempi, presieduto il Congresso e direttine i lavori; di ringraziare il Sindaco, l'Autorità provinciale e il capo console avv. Tarenzi per l'accoglienza cortese fatta ai congressisti e la proposta è approvata con applausi.

L'on. Bonardi ringrazia delle cortesi parole direttegli e dichiara sciolto il Congresso.

L'assemblea si scioglie al grido di: « Viva l'Italia, viva Brescia, viva il Touring! ».

Il decimo anniversario
della fondazione del Touring.

Il Touring Club Italiano, che da modeste origini assurse in pochi anni ad uno sviluppo straordinario ed incessante, venne fondato l'8 novembre 1894; ed il Consiglio (certo d'interpretare il desiderio dell'intero sodalizio) ha deciso di ricordare la fausta ricorrenza con una cerimonia degna della nostra vasta associazione.

Nella sua ultima seduta il Consiglio ha approvato, nelle sue linee generali, il programma dei festeggiamenti, ed ha nominate le Commissioni incaricate dello svolgimento dei singoli numeri del programma stesso.

Per varie ragioni, la festa (che cadrebbe in martedì) fu rimandata ai giorni di sabato e domenica 26 e 27 novembre.

Alla sera del 26 verranno ufficialmente inaugurati (con intervento delle autorità) i nuovi locali del Touring, nel Palazzo Taverna, via Monte Napoleone, 14.

Durante il giorno 27 la visita dei locali sarà riservata ai signori Capiconsoli, Consoli, Legali e Medici del Touring; e nello stesso giorno si terrà un congresso col programma che verrà formulato dalla speciale Commissione, e con trattazione di temi affidati a persone di notoria competenza.

Nella stessa occasione saranno esposte le pubblicazioni del Touring, e le relazioni sui lavori compiuti da esso in questo decennio.

Ai componenti il Corpo Consolare verranno assegnate speciali medaglie di benemerenza; e tutti i soci del Touring riceveranno una medaglia commemorativa, offerta dal direttore generale comm. Federico Johnson.

La *Rivista* di novembre porterà più diffusi particolari della festa, e sarà dedicata ad illustrare la vita del Touring, nelle sue origini, nel suo svolgimento, nel suo programma.

Deliberazioni del Consiglio.

Il Consiglio direttivo riprendeva nelle scorse settimane le sue ordinarie adunanze, occupandosi delle seguenti questioni:

INTERVENTO DEL TOURING ALL'ESPOSIZIONE DEL SALON DI PARIGI (DICEMBRE 1904)

Considerati i vantaggi morali e materiali che da tale intervento deriverebbero alla nostra Associazione, il Consiglio deliberava in senso affermativo, previo un attento studio del relativo preventivo di spesa.

PREMI DA DESTINARSI AI CONCORSI INDETTI DALLA COMMISSIONE PEL MIGLIORAMENTO DELLE STRADE

Riconoscendo l'importanza di questi concorsi, venivano votati i necessari fondi pei premî da destinarsi ai due concorsi: " Monografie stradali ", " Manuale pratico ad uso degli stradini ", dei quali verrà fatta speciale comunicazione nella *Rivista*.

PRESENTAZIONE DELL' ANNUARIO AUTOMOBILISTICO

Constatato come questa pubblicazione, prima nel suo genere in Italia, possa dirsi veramente riuscita, tanto per l'accurata scelta e logica distribuzione della materia, quanto per l' assicurato esito finanziario, data la continua ricerca di copie da parte di soci e non soci, il Consiglio esprime agli uffici del Touring, e specialmente al capo ufficio sig. Cuneo, la propria soddisfazione per l'opera presentata.

CONVEGNO-CONGRESSO DI BRESCIA

Preso atto dell'importanza delle deliberazioni del Congresso, che ebbe luogo in Brescia in occasione di quel riuscitissimo Convegno, il Consiglio votava un plauso al solerte Consolato di Brescia e specialmente al capo console avv. Tarenzi per la sapiente organizzazione.

DIMISSIONI

Il Consiglio direttivo, nel prendere atto delle irrevocabili dimissioni dei signori consiglieri Oreste Gorla (Capo console generale aggiunto) e Stanislao Parboni (Capo sezione Dogane) — i quali, per impegni personali e cause di famiglia, non potrebbero più continuare a consacrare al Touring il loro tempo e la loro attività — esprimeva il suo vivo rammarico per doversi separare da due fra i suoi più antichi e benemeriti collaboratori, ai quali il Touring tanto deve del suo attuale meraviglioso sviluppo; e assegnava loro una medaglia d'oro di benemerenza, che valga ad esprimere la gratitudine del Touring, e sia attestato della ricordanza affettuosa che i membri tutti del Consiglio serberanno dell'opera da essi per tanti anni prestata con così illuminato zelo.

— Si accettano le dimissioni presentate dal capo ufficio d'ordine signor Dal Paos.

FESTEGGIAMENTI PEL X ANNIVERSARIO DELLA FONDAZIONE DEL TOURING

Il Consiglio, come diciamo più sopra, discusse ed approvò, nelle sue linee generali, il programma dei festeggiamenti per il decimo anniversario del Touring.

BATTAGLIONI DEI VOLONTARI CICLISTI

Il Consiglio, avuta cognizione dell'ordine del giorno del colonnello Chiarla al Congresso di Brescia (v. p. 356), ne prende atto con piacere, e si dichiara disposto ad assecondare con tutte le sue forze l'opera patriottica; e nomina una speciale e competente commissione per l'ulteriore studio dell'argomento.

GITA AL LAGO D'ORTA

Dietro relazione del consigliere Candiani, veniva votato un ringraziamento al Comitato promotore per le festose accoglienze fatte al Touring nella persona del di lui rappresentante sig. Candiani, e un plauso per la splendida riuscita del simpatico convegno, promosso dalla sezione " Pro Orta " per il movimento del forestieri.

ALTRE DELIBERAZIONI

Vennero prese alcune deliberazioni d'ordine interno, come la nomina di un nuovo impiegato nella persona del signor rag. Arturo Mercanti; cessione di un locale alla Sezione Lombarda e dei Laghi dell'Associazione pel movimento dei forestieri; nomine di nuovi Consoli, ecc.

Diploma d'onore al Touring.

All'Esposizione di Brescia il Touring ottenne il grande diploma d'onore.

Pagamento della quota del 1905.

Saremo assai grati a quei soci che ci useranno la gentilezza d'inviarci con cortese sollecitudine la quota 1905 (L. 6 per il regno; L. 8 per l'estero); e ciò per evitare il farraginoso accumularsi della corrispondenza e delle quote sociali a fine d'anno.

Commissione strade.

Ora che il Consiglio Direttivo ha votato (come risulta dalle deliberazioni pubblicate nel presente numero della *Rivista*) il necessario stanziamento per i premi destinati ai concorsi indetti dalla Commissione pel miglioramento delle strade, in attesa della pubblicazione del testo dei concorsi stessi, anticipiamo su di essi alcuni dati.

La Commissione pel miglioramento delle strade, per incominciare i suoi lavori, nominò tre sottocommissioni alle quali fu affidato uno speciale incarico.

La prima ha per oggetto di istituire una *deputazione tecnica* del Touring in tutte le provincie d'Italia per lo studio e attuazione dei progetti che fossero per sorgere allo scopo di rendere migliori le condizioni della viabilità.

La seconda ha lo scopo di proporre e raccogliere i dati che valgano a costituire una completa monografia tecnica amministrativa delle reti stradali italiane, mediante un concorso a premi, al quale possono aspirare, specialmente i tecnici addetti alle amministrazioni provinciali, e quanti si interessano ed hanno cognizione del vasto problema stradale.

La terza provvederà a che la manutenzione stradale sia curata in modo razionale ed efficace pubblicando speciali manuali per gli stradini.

L'importo complessivo dei premi fissati per i due concorsi è di L. 5000 circa, e il Consiglio, votando all'unanimità lo stanziamento della somma necessaria, testimoniava una volta di più tutta la sua fiducia in un'opera così utile e necessaria, e confermava il suo plauso alla Commissione che con tanto fervore si è dedicata all'arduo compito.

Ci è grato intanto far noto che appena sorta l'idea di questi premi da assegnarsi a lavori che rappresenteranno certo documenti importantissimi per lo studio del vasto problema, alcuni componenti la Commissione, ferventi fautori delle buone strade, offersero il loro generoso concorso pecuniario, permettendo così al Touring di ridurre in proporzione il sacrificio del suo bilancio per destinare il risparmio per lo sviluppo di sempre nuove iniziative.

Commissione alberghi.

Alla Commissione istituita dal Touring per il miglioramento degli alberghi, giungono numerose lettere di approvazione ed incoraggiamento per la pubblicazione dell'opuscolo per il miglioramento degli alberghi, del quale furono pubblicate e diffuse 10000 copie.

Di quelle lettere siamo lieti, e più lieti saremo quando (come speriamo) i nostri consoli, i soci tutti, e specialmente i signori viaggiatori di commercio (che più di tutti sono in grado di vedere e confrontare) vorranno scriverci qualche cosa sui frutti eventuali prodotti dal detto opuscolo, su vecchi o nuovi inconvenienti degli alberghi, sui consigli da darsi, nel comune interesse, agli albergatori.

La Commissione terrà presto un'adunanza, anche per organizzare, nella sede del Touring, una esposizione di mobili ed utensili consigliabili ai piccoli alberghi.

Annuario dell'Automobilismo.

L'*Annuario dell'Automobilismo* forma un nuovo e sincero trionfo del Touring.

Il volume (il primo del genere in Italia), colle sue numerose e ricchissime rubriche, colle sue esaurienti indicazioni speciali per l'automobilista e per il motociclista viaggiante in Italia e nelle regioni limitrofe, ha trovato un favore assai lusinghiero, e superiore alla nostra aspettativa.

Il Club Automobilisti d'Italia, di Torino, scrive in proposito alla Direzione Generale:

« Questa interessante ed elegante pubblicazione, che viene a colmare una lacuna risentita da tutti gli automobilisti, corrisponde pienamente ai voti dai medesimi espressi in più d'un'occasione, ed accresce le benemerenze che il Touring Club Italiano si è acquistato per le cure incessanti ed amorevoli rivolte alla causa ed al progresso dell'automobilismo ».

Parole altrettanto gentili e lusinghiere scrissero l'Automobile Club de France (Parigi), il Touring Club de France (Parigi), l'Automobile Club (Nizza), il Deutscher Automobil Club (Berlino), l'Union Vélocipédique de France (Parigi), The Scottish Automobile Club (Edinburgo), il Touring Club Luxembourgeois (Lussemburgo), Lo Svenska Turistenföreningen (Stoccolma), ecc.

L'*Annuario*, è bene notarlo, è utile non soltanto ai turisti, ma anche a chiunque abbia con essi relazioni d'affari; e infatti varie pregevoli ditte, che hanno avuto occasione di sfogliare il volume, ci scrivono per lodarne il concetto e l'esecuzione, e per farne rilevare l'utilità.

Ricordiamo che il volume (circa 600 pagine di fittissima composizione) costa L. 5 per i non soci, e L. 2,50 per i soci del Touring; prezzo pur sempre eccessivamente basso, viste le spese che si dovettero incontrare e le difficoltà di ricerca e compilazione necessarie per fornire un lavoro veramente utile e degno del Touring.

Dell'*Annuario* venne fatta un'edizione di un numero limitato di copie, per la massima parte vendute.

Affrettarsi a mandare commissioni e vaglia al Touring, Monte Napoleone, 14, Milano.

Le pubblicazioni del Touring e la Ditta G. B. Paravia.

Confermiamo l'annuncio dato nei numeri di agosto e settembre della *Rivista* sul deposito generale concesso alla spettabile *Ditta G. B. Paravia* delle pubblicazioni del Touring.

Avvertiamo però (anche per aderire ad un giusto desiderio del R. Istituto Geografico Militare) che tale deposito si riferisce soltanto alle guide, monografie, profili, e altre pubblicazioni eseguite direttamente dal Touring, ma non già alle carte, pubblicate dal Touring col mezzo del R. Istituto Geografico Militare.

Tali carte si continueranno a vendere direttamente dal Touring, ed ai soli di lui soci.

Il secondo foglio della Carta dei confini d'Italia.

Il secondo foglio della Carta dei confini d'Italia venne stampato nello scorso gennaio, quando i soci erano 37000; e ne vennero perciò stampate 37000 copie.

Ora i soci sono 42000; e sono perciò 5000 quelli che non hanno ricevuto la detta carta, e che, avendo optato per il 1904, hanno diritto di averla.

Si sta ristampando quel foglio; ed appena il R. Istituto Geografico Militare (che in questi ultimi mesi, occupato in altri lavori urgenti, non ha potuto eseguire questa ed altre commissioni dategli dal Touring) ci manderà le 5000 copie, ne faremo sollecita spedizione ai soci che hanno diritto di avere detta carta, e che per ora sono avvertiti e pregati di aver pazienza.

Guide ferroviarie.

È sempre aperta la prenotazione al secondo gruppo delle guide ferroviarie (Milano-Genova; Genova-Spezia; Genova-Ventimiglia), ed al terzo gruppo (Verona-Venezia; Venezia-Bologna; Bologna-Firenze), per le quali non mancano che le cartine, le quali ci verranno spedite a giorni dal R. Istituto Geografico Militare.

Ogni guida, centesimi 50; un gruppo di tre guide L. 1.

Per chi scrive al Touring.

Si pregano vivamente i soci che si rivolgono alla Direzione per informazioni, schiarimenti od altro, di scrivere sempre in cartolina con risposta pagata, o di unire alla lettera il francobollo per l'affrancazione della risposta.

E' inoltre indispensabile, principalmente per le rettifiche o cambiamento di domicilio, l'indicazione chiara e leggibile del nome e cognome (e titoli se ve ne sono), domicilio e numero di tessera.

E' pure fatta viva raccomandazione ai consoli e soci perchè nella loro corrispondenza col Touring usino altrettanti foglietti separati quante sono le comunicazioni, argomenti e proposte trattati a fine di rendere più sollecita l'evasione delle singole pratiche per parte di ogni sezione interessata.

Chi scrive per la *Rivista* è pregato di scrivere sempre da un solo lato del foglio.

Onorificenza.

Carlo Sandoni, console del Touring a Bologna, il solerte infaticabile presidente della riuscita Esposizione turistica, è stato nominato cavaliere della Corona d'Italia per l'opera efficace ed intelligente esplicata nei numerosi comitati ed istituti sportivi e di beneficenza, ai quali ha sempre dedicato con rara abnegazione la sua giovanile attività.

La notizia della meritata onorificenza sarà accolta con vivo compiacimento dai numerosissimi amici ed estimatori del cav. Carlo Sandoni, al quale mandiamo i nostri più sinceri rallegramenti.

Ogni socio ne faccia un altro!

Intensificate la propaganda!

Per estrinsecare il suo vasto programma il Touring ha bisogno di mezzi poderosi, e questi non possono pervenirgli che dai soci.

Ogni socio, oltre di pagare puntualmente la sua quota, deve cercare di duplicarla, triplicarla, moltiplicarla, con cercare nuovi soci.

Ogni socio, anche lontano, anche lontanissimo, vuole che gli indichiamo un mezzo semplice, pratico, facile per festeggiare la ricorrenza del primo decennio della vita del Touring? Presenti, entro ottobre, un nuovo socio!

I 40000 soci diverrebbero in tal modo 80000.

Ogni socio dovrebbe, ogni anno, farne un altro; ma poichè ciò (e pare impossibile!) non avviene, è necessario,

è giusto premiare quei soci che procurano un buon numero di aggregati; ed ecco la causa della istituzione dei

PREMI AI SOCI BENEMERITI.

Chi presenta nuovi soci al Touring, oltre che rendersi utile ai soci presentati, e dar vantaggio al Sodalizio, procura vantaggio anche a se stesso.

Infatti:

1° Ogni socio che presenta dieci soci è dichiarato **benemerito** e riceve un'artistica

medaglia ricordo d'argento;

2° Chi presenta cinquanta soci ha diritto alla

grande medaglia d'argento;

chi ne procura cento ha diritto alla

medaglia d'oro;

3° Chi durante il 1904 avrà presentato al Touring il maggior numero di soci, sarà dichiarato *recordman del 1904* nella propaganda e riceverà una

medaglia d'oro;

4° Il signor Ernesto Reinach e la ditta Torriani e C. offrono *a tutti i soci benemeriti del 1904*

un elegante e pratico carnet,

per annotazioni, che non è messo in vendita, e costituisce un gradito ricordo dell'opera di propaganda a favore del Touring.

5° Il sig. E. Botticella (Milano, via A. Manzoni, 39) spedirà mensilmente *a tutti i soci benemeriti del 1904*, il suo apprezzatissimo

Orario generale delle strade ferrate.

***

Oltre a questi, il Touring è in grado di mettere a disposizione dei soci anche una lunga serie di

PREMI STRAORDINARI.

Infatti tutti quei soci che dal **primo novembre 1903 al 31 ottobre 1904,** avranno presentato al Touring almeno dieci nuovi soci, concorreranno, col numero di schede proporzionato al numero delle decine di soci presentati, all'estrazione a sorte dei seguenti premî, e degli altri che potessero venire in seguito indicati nella *Rivista.*

1° **Biglietto gratuito di andata e ritorno Milano-Parigi.** Tale biglietto è offerto dalla ditta di viaggi G. Sommariva & C. di Milano, ben nota per la puntualità dei suoi servizi.

2° **N. 12 freni Bowden (mod. 1904) agenti sul cerchione,** per bicicletta o motocicletta, offerti dal Syndicat Français des Brevets E. M. Bowden di Parigi.

3° **N. 10 freni Carloni (mod. 1902) agenti sulle gomme,** offerti dalla ditta Carloni's Brake & C. di Milano.

4° **Un apparecchio fotografico tascabile " Nixe "** offerto dalla ditta succ. Ganzini Namias & C. di Mario Ganzini di Milano.

5° **Una macchina fotografica** *Pocket Poco A.* **Una macchina fotografica** *Premo Film Camera Box*, offerte dalla ditta M. De Mattia & C. di Milano, rappresentanti della Rochester Optical & Camera Co. di Rochester (S. U. A.).

6° **Dieci serie dei rinomati prodotti fotografici AGFA** offerti dalla nota Actien Gesellschaft für Anilin Fabrikation, di Berlino, a mezzo de' suoi rappresentanti per l'Italia signori Lamperti e Garbagnati di Milano.

7° **Sei dozzine di lastre fotografiche** 6 1/2×12; **sei dozzine** 9×12; **sei dozzine** 13×18, offerte dalla ditta M. Cappelli di Milano.

8° Un gruppo di **Guide Brentari** contenente: *Guida del Trentino* (4 volumi); *Guida del Cadore; Guida di Padova; Guida di Venezia; Guida del Lago di Garda; Guida di Recoaro.*

9° **Uno splendido porta " Riviste "** in cuoriloro, artisticamente lavorato a mano della Ditta Secondo Zanandrea di Bassano (Vicenza).

Questo nuovo appello è rivolto a tutti i soci indistintamente, ma specialmente ai signori Capiconsoli e Consoli, ciascuno dei quali dovrebbe festeggiare il decennio della fondazione del Touring coll'invio di lunghi elenchi di nuovi soci vitalizî, quinquennali, annuali.

Pubblicheremo i nomi di coloro che più si distingueranno in questa propaganda.

L'estrazione a sorte dei premî straordinarî (fra i quali **un biglietto d'andata e ritorno Milano-Parigi** per visitare il Salon) verrà fatta **irrevocabilmente** il 31 ottobre; e si deve perciò affrettare l'invio delle liste dei nuovi soci!

Giuseppe Mussi.

Vogliamo anche nella nostra *Rivista* scrivere una parola di memore compianto per la morte del venerando patriotta senatore Giuseppe Mussi, già sindaco di Milano.

Il senatore Mussi era socio vitalizio del Touring; per il nostro sodalizio egli dimostrò sempre una cortese simpatia.

Il barone Prochazka.

In seguito ad un accidente di viaggio in motocicletta, è morto l'egregio sig. bar. Prochazka, segretario generale dell'Oesterreichischer Touring Club, ed assai benemerito dello sviluppo di quella possente associazione, a cui il Touring presenta le sue condoglianze più vive e sincere.

CONSOLATO

VENTESIMO ELENCO CONSOLARE

per il biennio 1903-1904

in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Capo-Consoli.

Pieve di Cadore . . Coletti dott. Arturo.

Consoli.

ITALIA.

Agnone . . . . . . Gandolfi cav. Roberto.
Alfedena . . . . . Pozzi rag. Filippo.
Antrodoco . . . . . Blasetti Giuseppe.
Asolo . . . . . . Serena Renato.
Barletta. . . . . . Buongiorno rag. Francesco.
Capracotta. . . . . Paglione Giovanni.
Casorate Sempione. . Cattoretti dott Nino.
Cermenate. . . . . Pirola Carlo.
Fagnano Olona . . . Galesta Giuseppe.
Firenzuola. . . . . Del Pela dott. Giovanni.
Ivrea. . . . . . . Wooldrige Guglielmo.
Lama Peligni. . . . Cocco Raffaele.
Magione . . . . . Antolini Temistocle.
Mason Vicentino . . Trevisan conte Ettore.
Ofena . . . . . . Stella Luigi.
Orvieto . . . . . . Fumi avv. Ugo.
» . . . . . . Macioti conte Giberto.
Ovada . . . . . . Grillo ing. Luigi.
Ozzano Monferrato . Vittadini geom. Giuseppe.
Paganica . . . . . Biordi ing. Luigi.
Pescia . . . . . . Fantozzi Franco.
Piedicavallo . . . . Jon Scotta Guido.
Pieve di Cadore . . Zivelonghi Gerolamo.
Porto S. Giorgio . . Chiarini Giuseppe.
Potenza . . . . . Busà Ricordi nob. Gino.
Prato . . . . . . Trabalza dott. Carlo.
S. Felice Panaro . . Panigadi Ennio.
Sanguinetto . . . . Bertaja Giuseppe.
S. Lorenzo di Ravenna Manzoni dott. Francesco.
S. Margherita Ligure . Battilana Attilio.
S. Maria Maddalena . Bettini Romano.
Scurcola . . . . . Bontempi dott. Vittorio.
Segnacco . . . . . Andreoli Francesco.
Solero . . . . . . Penna Domenico.
Sparanise . . . . . Leardi Francesco.
Susa . . . . Valloire Cesare.
Trecate. . . . . . Ruggerone ing. Giuseppe.
Trescorre Balneario . Piccinelli G. B.
Valenza. . . . . . Gandini dott. Vincenzo.
Valle Lomellina. . . Agneti geom. Carlo.

ESTERO.

Losanna . . . . . Borgatta Francesco.
Naters . . . . . . Garbaccio Francesco.
Pietroburgo . . . . Carelli rag. Aldo.
S. Roque . . . . . Amosso Mario.
» . . . . . Vagnotti Ippolito.

CONSULENTI LEGALI

NOMINE A CONSULENTI

pel biennio 1903-1904

in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Carrara. . . . . . Fiaschi avv. Vico.

SEZIONE MEDICA

MEDICI DEL T. C. I.

Ventiduesimo elenco pel biennio 1903-1904 in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Arezzo	Buonagurelli dott. Alfredo.
Bosa	Contini dott. Pietro.
Casalmaggiore . . .	Manara dott. Luciano.
Farra di Soligo . . .	Cecconi dott. Ugo.
Martellago.	Scarante dott. Arturo.
Mason Vicentino . .	Sorgato dott. Antonio.
Mirandola	Zanardi dott. Pasquale.
Pogno	Morandi dott. Giovanni.
Suzzara	Gotti dott. Giacomo.
Vittorio.	De Mori G. B.
Tolone	Malartic dott. Enrico.

FARMACISTI.

Bassano	Cegan Brandimarte, via Cairoli, 210.
Casalmaggiore . . .	Farmacia del dott. Ermete Mazzoli.
Caselle Torinese . .	» Unia già Gerbino.
Ornavasso	» Mazzoleni, via Umberto I.
Portogruaro	» di Fabroni Francesco.
Sassuolo	» di Dallari dott. Gerardo, piazza Garibaldi.

Meccanici del T. C. I.

Decimottavo elenco.

Seconda categoria.

Belgioioso.	Lombardini Gerolamo	C.	via Garib., 24.
Carpi	Ditta F.lli Formigoni	M. C.	via Torre, 5.
Casalpusterlengo . .	» Bellini Nino	C.	v. F. Cavall., 26.
Caserta	» G. Marconi e Figlio	M. C.	via Vittoria, 17.
Codogno	» Fusari Luigi	C.	via Mercato, 6.
Feltre	» Rizzarda Oreste	M. C.	corso Garibaldi.
Lugo.	» F.lli Sartori	A. M. C.	via Fermini, 2.
Ostiglia.	» Falconi Archimede e F.	C.	p. Cornelio, 1.
Suzzara.	» Rasini Arcangelo	A. M. C.	via Roma, 4.
Tolone	» Mathieu Alessandro	C.	boulevard de Strassbourg, 74.

Terza categoria.

Conegliano	Ditta De Beni e C.	viale Stazione.

Soci quinquennali

Alessandria, Isaia avv. Vittorio — Brescia, Averoldi nob. Gherardo — Caltagirone, Libertini Giuseppe barone di S. Marco — Camerlata, Sonvico Giuseppe — Cessalto, Mazzotto Attilio — Fagnano Olona, Salmoiraghi Giulietto — Genova, Ellena Giovanni — Genova, Huber Federico — Milano, Rajmondo avv. Enrico — Napoli, De Vita Gennaro — Oderzo, Bortoluzzi Giuseppe.

TOTALE N. 1248.

Soci benemeriti.

Bologna, Verga Roberto — Firenze, Modigliani Rossi Angelo.

TOTALE N. 482.

Alberghi affiliati al T. (1)

Ventesimoterzo Elenco

(*Vedi il Ventesimosecondo nella* Rivista *di agosto*).

BASSANO — *Alb. S. Antonio*, cat. *C* — cam. 1,25; pasti 0,75 - 1,60 - 2,50. Ristorante con lista coi prezzi. Per il personale di servizio cam. 1; pensione completa 4. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 4 automobili.

BELLINZONA — *Alb. Cervo*, cat. *C* — cam. verso strada 2,50; interne I p. 2, II p. 1,50; pasti 1 - 2,50 - 3. Ristorante con lista con prezzi. Per il personale di servizio cam. 1. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per automobili.

BRUSIMPIANO — *Alb. Parini*, cat. *C* — cam. 1; a due letti 1,50; pasti 0,50 - 2 - 2,75. Prezzi netti di sconto. Rimessa per tre automobili.

COLLIO — *Grand Hôtel Mella*, cat. *B* — cam. verso strada, terreno 2,50, I p. 3,50, II p. 3, III p. 2; a due letti terreno 5, I p. 6, II p. 5, III p. 3,50; interne 2; pasti 1,25 - 3 - 4. Ristorante con lista con prezzi. Per il personale di servizio cam. 1,50; pensione completa 5. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 6 automobili. Annesso stabilimento idroterapico. Energia elettrica.

CONEGLIANO — *Alb. Europa*, cat. *C* — cam. I p. 2, II p. 1,50; pasti 0,80 - 2,50 - 3,50. Ristorante con lista coi prezzi. Per il personale di servizio cam. 1,25; pensione completa 4,50. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per automobili.

LOVERE — *Alb. Lovere*, cat. *C* — cam. I p. 2, II p. 1,75; interne 1,50; pasti 1 - 2,50 - 3,50. Ristorante con lista senza prezzi. Per il personale di servizio cam. 1. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 4 automobili.

MARONE — *Alb. Cremona già Due Spade*, cat. *C* — cam. 1; pasti 0,35 - 2 - 2,75. Ristorante senza lista coi prezzi. Per il personale di servizio cam. 0,75, pensione completa 3,50. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 4 automobili.

SALE MARASINO — *Alb. Posta*, cat. *C* — cam. 1; pasti 0,25 - 2 - 2,75. Ristorante senza lista con prezzi. Sconto 10 per cento sul conto totale. Per il personale di servizio cam. 0,50; pensione completa 3,50. Rimessa per 4 automobili.

SCHIO — *Alb. Croce d'Oro*, cat. *C* — cam. 1,50; pasti 0,80 - 2,50 - 3,50. Ristorante con lista coi prezzi. Per il personale di servizio cam. 0,50; pensione completa 3,50. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 4 automobili.

VITTORIO (Veneto) — *Alb. Vittorio*, cat. *C* — cam. I e II p. 1,50, III p. 1,25; pasti 0,75 - 2 - 3. Ristorante con lista senza prezzi. Per il personale di servizio cam. 1; pensione completa 4. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 4 automobili.

NB. Nella *Rivista* di settembre venne pubblicato l'albergo del Pellegrino a Taranto, mentre doveva figurare sotto Teramo.

(1) Le indicazioni col numero romano indicano i piani degli alberghi, quelle coi numeri arabi, i vari prezzi per i singoli piani.
Sotto la denominazione di pasti s'intendono il caffè e latte completo, colazione e il pranzo; nei prezzi indicati è sempre compreso il vino.

Affiliamenti benzina.

APPROVAZIONE DI ALTRA MARCA DI LUBRIFICANTI. — In seguito alle prove eseguite, vennero inclusi fra i lubrificanti approvati, quelli *speciali per automobili* della *Ditta Emilio Foltzer* di *Rivarolo Ligure*.

TERMOMETRO-DENSIMETRO DEL T. C. I. per la misurazione della benzina. — È risaputo che la densità della benzina varia sensibilmente a seconda della temperatura e che per stabilire un dato fisso si assume come densità normale quella che la benzina presenta alla temperatura di 15° c. A questa temperatura la buona benzina per automobili non ha mai una densità inferiore ai 670° o superiore ai 700°.

Per vedere se una data benzina sia della gradazione voluta, occorre dunque calcolare la densità che tale benzina avrebbe alla temperatura di 15°. A tale scopo serve il *termometro-densimetro del T. C. I.*, costrutto secondo tutte le regole dell'arte ed espressamente pel Touring.

L'apparecchio consiste in un termometro a mercurio munito nella sua parte superiore di una colonnetta sulla quale è segnata la scala delle densità graduata da 0,660° a 0,720° — Il termometro è graduato da — 6° a + 30° centigradi.

La sua lunghezza è di centimetri 22 circa; è racchiuso in solida custodia di legno per comodità di trasporto e per preservazione dalle rotture. Ad ogni apparecchio è annessa una chiara istruzione per l'uso e la relativa tavola di rettificazione.

Prezzo del termometro-densimetro del T. C. I.

Acquistato alla Sede Sociale — per i soci	L. 4 —
A domicilio in Milano . . — » »	» 4,20
Franco di porto in Italia . . — » »	» 4,60

Per l'estero aggiungere, al prezzo di L. 4, le spese d'invio a mezzo pacco postale.

Sesto elenco.

246. ACQUAPENDENTE — **Lanari Giosafat**, Coloniali, Mercerie ecc., *Piazza Vittorio Emanuele*. — Benzina: 695/700 L. 1,10 al chg. — Oleoblitz in latte da chg. 0,500 L. 1,45; da chg. 2,500 L. 4,80 — Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2,50. — Orario: feriale e festivo, dalle 5 alle 22; recapito per le ore di chiusura presso il proprietario in via Porta S. Angelo, N. 20.

247. BASSANELLO — **Braghetta Luigi**, Emporio articoli comuni, *via al Ponte Scaricatore, 253 a* — Benzina: 695/700 L. 1 al chg. — Oleoblitz latte da chg. 0,500 L. 2,25; da chg. 1 L. 3,25; da chg. 2,500 L. 5,50. — Grasso Reinach in scatole da chg. 1 L. 3; — Tanto sui prezzi dell'olio come su quelli del grasso, sconto del 20 0/0 ai Soci del T. — Orario: feriale, dalle 6 alle 19; festivo, dalle 6 alle 12; recapito per le ore di chiusura presso il medesimo, stesso locale, vendita di benzina solo in bidoni.

248. BASSANO (Veneto) — **Cegan Brandimarte**, Farmacia, *via Benedetto Cairoli, N. 210* — Benzina: 695/700 a L. 1,05 al chg. — Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,15; da chg. 1 a L. 2; da chg. 2,500 a L. 3,80 — Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 1,80 — Orario: feriale, dalle 7 alle 21; festivo, dalle 7 alle 13; recapito per le ore di chiusura stessa casa 1° piano presso il proprietario.

249. CAMUCIA (Cortona) — **Crivelli Giosuè**, Legnami, Vernici, Ferramenta, ecc., *via Provinciale Umbro Romana, 27* — Benzina: 695/700 a L. 1,10 al chg. — Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,25; da chg. 1 a L. 2,25; da chg. 2,500 a L. 4,50; da chg. 5 a L. 7,50 — Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2 — Orario: feriale e festivo, in estate, dalle 5 alle 20; in inverno, dalle 7 alle 17.

250. CASARSA DELLA DELIZIA — **Del Fabbro Paolo**, *strada Maggiore, 1* — Benzina: 695/700 a L. 1 al chg. — Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,25; da chg. 1 a L. 2; da chg. 2,500 a L. 3,80 — Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 1,80 — Orario: feriale e festivo, dalle 5 alle 24; recapito per le ore di chiusura stessa casa 1° piano.

251. CASTELLEONE — **Melzi Vittorio**, Coloniali, *via Roma, 31* — Benzina: 695/700 a L. 1,10 al chg. — Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,50; da chg. 1 a L. 2,50; da chg. 2,500 a L. 5 — Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2.25 — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 22; recapito per le ore di chiusura presso il proprietario, stessa casa (sopra il negozio).

252. CHIAVARI — **Pagni e Defilla**, Drogheria, Pasticceria e Caffè, *piazza XX Settembre* e *corso Garibaldi* — Benzina: 695/700 a L. 1,10 al chg. — Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,05; da chg. 1 a L. 2,10; da chg. 2,500 a L. 4; da chg. 5 a L. 7,50 — Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2 — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alla 1 (dopo mezzanotte).

253. CITTADELLA — **Collavo Giuseppe**, Farmacia, *via Garibaldi, 21* — Benzina: 695/700 a L. 1,10 al chg. — Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,10; da chg. 1 a L. 2; da chg. 2,500 a L. 1,80 — Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 1,80 — Orario: feriale dalle 5,30 alle 22,30; festivo, dalle 5,30 alle 13; recapito per le ore di chiusura nella stessa casa suonando il campanello oppure *presso l'Albergo Roma*.

254. CONEGLIANO (Veneto) — **Bortolon Francesco**, Drogheria, *via Garibaldi, 27* — Benzina: 695/700 a L. 1,05 al chg. — Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,15; da chg. 1 a L. 1,90; da chg. 2,500 a L. 3,75 — Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 1,80 — Orario: feriale, dalle 6 alle 20; festivo, dalle 6 alle 13; recapito per le ore di chiusura, presso l'abitazione del proprietario nella stessa via al N. 28.

255. IVREA — **Billia Ferdinando**, Drogheria, *via Palestro, 24* — Benzina: 670/680 a L. 1,10 al chg.; 695/700 a L. 0,95 al chg. — Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1; da chg. 1 a L. 2,25; da chg. 2,500 a L. 4,50 — Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 2 — Orario: feriale, dalle 6 alle 20; festivo, dalle 6 alle 12; recapito per le ore di chiusura presso l'Albergo Scudo di Francia, proprietario Billia Stefano.

256. RIVA (Trentino) — **Canella Isidoro**, Farmacista, *via Lunga, 10* — Benzina: 670/680 a Corone 0,90 al chg. — Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a Corone 1,20; da chg. 1 a Corone 2,25; da chg. 2,500 a Corone 4,25 — Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a Corone 1,50 — Orario: feriale, dalle 6 alle 21; festivo, dalle 6 alle 12 due feste al mese; recapito per le ore di chiusura stessa casa suonando il campanello.

257. SALE MARASINO — **Turla Giuseppe**, Farmacia Turla. *via Umberto I°* — Benzina: 695/700 a L. 1,05 al chg. — Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,20; da chg. 1 a L. 2; da chg. 2,500 a L. 3,80 — Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 1,80 — Orario: feriale e festivo dalle 7 alle 21; recapito per le ore di chiusura presso il proprietario stessa casa.

258. THIENE — **Niero Antonio**, Farmacia, *via Garibaldi, 161* — Benzina: 695/700 a L. 1,05 al chg. — Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,20; da chg. 2,500 a L. 4 — Grasso Reinach in scatole da chg. 1 a L. 1,80 — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 22; recapito per le ore di chiusura nella stessa.

Elenco dei Candidati

a soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 15 agosto al 15 settembre 1904

Soci vitalizi. (*)

MILANO, conte Febo Borromeo, rag. Domenico Gambini, Bernardino Meroni — NAPOLI, ing. Adriano Scognamiglio — PALERMO, S. A. R. il principe Filippo d'Orleans — ROMA, ing. Adolfo Pouchain — PARIGI, Garlo Carroll.

Soci annuali. (**)

ALESSANDRIA. — Dolci dott. Leone, Lesse Carlo, Mornacco Alberto.
Novi Ligure. — Colombini Giuseppe.
Rivolta Scrivia. — Perazzi Mario.
Solero. Penna Domenico.
ANCONA. — Maggini Ugo.
Ostra Vetere. — Mencarelli Nazzareno.
Senigallia. — Ricci Rossi nob. Clemente.
AQUILA. - *Antrodoco.* — Boccacci Ettore.
Avezzano. — Cucchiarelli Guido, De Matteis Antonio, Nanni Augusto.
Bussi. — Bonomo Menotti, Bonomo Umberto, De Petris Cesare. Palumbo Salvatore, Spadoni Celeste, Stefanelli Remo.
Raiano. — Corsetti Venanzio.
AREZZO. - *Cortona.* — Pompili dott. Giuseppe.
ASCOLI PICENO. — Marini Marino.
Porto S. Giorgio. — Barbati ing. Camillo, Chiarini Giuseppe.
AVELLINO. - *Montella.* — Bruni Vincenzo.
BARI. - *Gravina.* — Pellicciari Filippo, Pellicciari Giuseppe.
S. Eramo in Colle. — Giandomenico avv. Antonio.
BELLUNO. - *Forno di Zoldo.* — BORGO MARIA.
Pieve di Cadore. — Zilli Giuseppe.
BENEVENTO. — *S. Lorenzo Maggiore.* — Pingue Carlo.
BERGAMO. — Gualteroni dott. Giuseppe, Manzoni Angelo.
Gandino. — Motta Giuseppe.
BOLOGNA. — Associazione nazionale: « Routier Italiano », Bernasconi ten. Augusto, Borgognoni Giovanni, Marchesi Raffaele, Monari Guido.
Bagni Porretta. — Malfassi Edgardo Giuseppe.
Budrio. — Bianchi Romolo, Codicè Francesco.
Crevalcore. — Guicciardi Vincenzo.
BRESCIA. — Apollonio ing. Artemio, Averoldi nob. Gaetano, Da Col Angelo, Fattori Antonio, Locatelli Antonio, Molinari Alessandro, Rossi Antonio, Tortina Pietro, Veronesi Tommaso.
Chiari. — Vezzoli Italo.
Torbole Casaglio. — Briggia Flaminio.
Toscolano. — Mandelli Carlo.
Tremosine. — Leonesi Oreste.
Villanuova. — Moggia Battista.
CAGLIARI. - *Ballao.* — Mura Pietro.
Buggerru. — Sira Giuseppe.
Uras. — Rolla geom. Giuseppe.
CAMPOBASSO. - *Agnone.* — Jonata cav. uff. Giovanni.
CASERTA. - *Sessa Auronca.* — Rozzera avv. Antonio.
CATANIA. - *Caltagirone.* — Barone Russo Giacomo.
CHIETI. - *Pollutri.* — Carusi Giovanni.
COMO. — Albonico Romeo, Schenermeier Willy.
Castello sopra Lecco. — Cima Mario.
Ferrera di Varese. — Cerutti Giovanni.
Induno Olona. — Sala Giuseppe.
Leggiuno. — Cattaneo Piero.
Mandello Lario. — Micheli Eugenio.
Montorfano. — Ballabio Camillo.
Osnago. — Galimberti Federico.
Robbiate. — Villa Alessandro.
Torno. — Comuni Garlo.
Urio. — Turati Gian Piero.
Varese. — Lodigiani Luigi, Petracchi dottor Cesare.
COSENZA. - *Carolei.* — Quintieri Salvatore.
Cerchiara di Calabria. — Stigliani avv. Lorenzo.

(*) *Art. 5 dello Statuto:* I soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'estero. — (**) *Art. 6 e 9:* I soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12:* Il Consiglio non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della Rivista al soci, invierà al candidato la tessera di riconoscimento.

CREMONA. — Lombardi don Emilio, Volpi Vittorio.
Crema. — Ballabio Andrea, Coroneo ing. Amos, Ogliani Oddone, Vimercati ing. Vittorio.
Cumignano. — Ronchetti Daniele.
Montodine. — Pinetti cav. Luigi
Soncino. — Cazzaniga Paolo.
CUNEO. - *Alba.* — Sostegni Federico.
Fossano. — Vial Carlo.
Mondovì. — Castellino cav. Francesco, Pettiti Giovanni, Rinaldi Giuseppe.
FERRARA. - *Mezzogoro.* — Callegarini Giuseppe.
FIRENZE. — Anderson Alessandro, Baduel dott. Cesare, Bellacci Giuseppe, Burton Henry, Cust Robert, Gori Montanelli professor cav. Giuseppe, MATTAROLI MATTHIESSEN ELSA, Namias Ferruccio, Persico Alberto, Pestellini dott. Tito.
Fiesole. — FALDI ZELINDA.
Fucecchio. — Lampredi Quintino.
Tavarnuzze. — Antinori march. Giusoppe.
FORLI'. — Conti avv. Luigi.
Forlimpopoli. — Gori Antonio.
GENOVA. — Bruzzone Giuseppe, Costa Enrico, Ellena Giovanni, Garzini Rodolfo, Huber Federico, Pareto Luigi, Rossi Vittorio, Saint-Pierre conte Eugenio, Saint-Pierre conte Paolo, Vecco Giuseppe.
Altare. — Guaragna Natale.
Chiavari. — Podestà Dario, Raffo Francesco.
Cornigliano. — De Marpillero geom. Guido.
Finalmarina. — Richeri Enrico.
Laigueglia. — Foresti Giuseppe.
Lavagna. — Gabbi Giovanni.
Noli. — Garzoglio Tito.
Pegli. — Crocco Gian Luigi, Nicolò Giordano.
Pietra Ligure. — BOSIO LUIGIA.
Rapallo. — Cuba Ferdinando, Mussi Gaetano, Orezzoli S. Santiago, Sanguineti Nicolò.
Sampierdarena. — Costa Armando.
Sestri Ponente. — Pomati Enrico.
Spezia. — Ronconi Carlo.
LIVORNO. — Anselmi cav. uff. avv. Agostino, Giusti Tito.
Bagni Montecatini. — Silvestri Leopoldo.
MACERATA. - *Treia.* — Ramaccini Pietro.
MANTOVA. - *Bozzolo.* — Giordano avv. Natale.
Roverbella. — Foresti ing. G. B.
MASSA CARRARA. - *Aulla.* — Baracchini Eugenio.
Fivizzano. — Calamai Pilade, Catelani Giuseppe.
MESSINA. — Bisignani Francesco Saverio, Caizzone Paolo, Gatti Franz, Gatti Giovanni, Natoli cav. Salvatore.
MILANO. — Arrigoni Gaetano, Asperges Aristide, Bellesio Pietro, Bernini Carlo, Brusa Giuseppe, Buzzi dott. Fortunato, Canesi Enea, Carnelli Mario, Carugati Mario, Casati conte Ariberto, Cella Angelo, Clerici ing. Carlo, Comelli Ciro, Del Bo Orazio, Formenti Giovanni, Frisia Ugo, Fumagalli Carlo, Lancina Attilio, Locatelli ing. Italo-Lucini Carlo, Meroni Bernardino, Monti Vittore, Osculati avv. Eugenio, Ottolini Domenico, Paravidini Giovanni, Rajnoldi avvocato Enrico, Ranzato Giuseppe, Ratti Achille, Ripamonti Mario, Roghi dott. Angelo, Rossi dott Ang., Santagostino Guido, Savasini Ettore, Società Anonima per gli Alberghi nel Cadore, Stabilini ing. Menotti, Trosti Giuseppe, Zanuto dottor Francesco.
Abbiategrasso. — Circolo di lettura.
Bernareggio. — Rossi Domingo.
Bollate. — Vimercati Benigno.
Fagnano Olona. — Salmoiraghi Giulietto.
Lodi. — Meazza Michele.
Maleo. — Pesatori ing. Gino.
Meda. — Viganò Luigi.
Monza. — Erdmann ing. Alfredo.
S. Stefano. — Olgiati Guido.
Sesto S. Giovanni. — Recalcati Pietro.
MODENA. — Feiges dott. Fritz, Selmi Guglielmo, Serra Carlo.
NAPOLI. — Paolini Nicola, Scognamiglio ing. Adriano.
Castellamare Stabia. — De Santis Amedeo.
NOVARA. — Bassanese cav. Federico, Ricci march. ing. Vincenzo.
Baveno. — Martellano Stefano.
Biella. — Giachetti dott. Antonio.
Biella Piazzo. — Guabello Domenico.
Cerano. — Mercalli Pierino.
Cireggio. — Sacchi Edoardo.
Domodossola. — Ferraris Carlo.
Oggebbio. — Sillani dott Raffaele.
Oleggio. — Paganini Carlo.
Soriso. — Vallerani dott. Santino.
Vespolate. — Biscaldi avv. Luigi.
PADOVA. — Bianchi tenente Renzo, Callegari magg. cav. Domenico, Fornasieri Mario, Savio Mario, Veronese Gino.
Cittadella. — Frassan Ottorino.
Este. — De Antoni Lorenzo.
PALERMO. — D'Angelo Giuseppe, S. A. R. il principe Filippo duca d'Orleans.
PARMA. — Lusignardi prof. avv. Luigi, Ricci Elio, Rossetti Alfredo.
S. Lazzaro. — Gandini Umberto.
PAVIA. - *Belgioioso.* — Lombardini Gerolamo.
PERUGIA. - *Orvieto.* — Martini Martino.
Preggio. — Gradassi don Amerigo.
PESARO - *Fano.* — Giovanelli dott. Alberto.
PIACENZA. — Vecchia Dante.
Pontenure. — Raggio Carlo.
PISA. - *Asciano.* — Errera Guido.
S. Vincenzo. — Lombardi Ulisse, Pallano Attilio.
PORTO MAURIZIO. - *Bordighera.* — Muraglia Luigi, Natta Giovanni.
Ospedaletti. — Hasen Filippo.
Ventimiglia. — Riva Ciro.
POTENZA. — Spinazzola Nicola.
RAVENNA. - *Alfonsine.* — Ferne Ferdinando.
Bagnacavallo. — Rusconi Giuseppe.
Coccolia. — Boattini Giovanni.
Faenza. — Ferniani conte Giovanni.
Massalombarda. — Capt Carlo.
REGGIO EMILIA. — Bassi Enrico, Morandi Francesco.
Castelnuovo Monti. — Bezzi Gustavo, Taddei avv. Taddeo.
Castelnuovolotto. — Marosi Ezio.
Vetto. — Azzolini Sestore.
ROMA. — Alfani dott. Ernesto, Barone Antonio, Bruschi dott. cav. Carlo, Ciardi Guido, Del Guzzo Giov., Foresto Luigi, Grea Luigi, Pavesi Luigi, Ribotti ten. Edoardo, Rizzo Giulio, Rotoli Pietro, Zarù Giulio.
Acquapendente. — Piccioni Luigi.
Viterbo. — Molajoni Costantino.
ROVIGO. - *Borsea.* — Lavezzo Guglielmo.
SASSARI. - *Calangianus.* — Scugugia Nicolò.
Lula. — Arù Giuseppe.
TERAMO. — Altamura Guido.
Catignano. — D'Ettore Italiano.
TORINO. — Assom don Giuseppe, Avezzano Camillo G., Badalà Gius., Blangino Francesco, Blotti Giovanni, Borella Felice, Bosio Edoardo, Caucino Oreste, Capuccio cavallere Luigi, Carbone Ignazio, Cardoni Mario, Castellano Giovanni, Cozzo Francesco, Damiani Giuseppe, De Benedetti tenente Giov., Decossi Luigi, Delfino Carlo, Di Bagnasco march. Emanuele, Fiorio Virginio, Franchi Giacinto, Garibaldi Carlo, Garrone avv. Michele, Gorl Vivaldo, Guidetti Ferruccio, Louvet Vittorio, Marietti Pietro, Menotti Carlo, Negri Annibale, Panarari Cesare, Passera Giuseppe, Pauslen Walter, Porinelli Camillo, Preda Giulio, Sacco Giovanni, Tirone ing. Attilio, Veglio ing. Luigi, Zaglio Stefano, Zanghieri Giov.
Bibiana. — Rajmondo Giuseppe.
Carmagnola. — Unione Ciclistica Carmagnolese.
Caselle. — Bonino Natale.
Gressoney. — Cyprian Otto.
S. Vincent. — Fournier Pietro.
Villar Focchiardo. — Rossetto Casel Livio.
TRAPANI -. *Castellamare Golfo.* — Vasile Baldassare.
TREVISO. — Tosello Luigi.
Asolo. — Pellegrini Trieste Pietro, Zuppani Nicolò Secondo.
Cornuda. — Stuchy Luigi.
Crocetta Trevigiana. — Poloni Angelo.
Mogliano. — ANTONINI ADA, Berizzi Giov.
Oderzo. — Sartori Giovanni.
S. Zenone Ezzelini. — Di Rovero Edoardo.
Vittorio. — GIURIATI IDA, Sant'Elpidio Enrico.
UDINE. — Ferrari Giuseppe, Ridomi Giuseppe, Riva Mario, Tonizzo Gino.
Cividale. — Del Negro Giuseppe.
Codroipo. — Unione Velocipedistica.
Faedis. — Piazza Luigi.
Pagnacco. — Mesagllo Zeffirino.
Palmanova. — De Lorenzi Dante.
Platischis. — Tommasini Carlo.
Polcenigo. — BOCCARDINI GIOVANNINA.
Varcento. — Barone Edoardo.
Tolmezzo. — De Marchi Lino.
VENEZIA. — Baccalin Giacomo, Bettera Mario, Maffioli Felice, Munari avv. G. B., Principe Remigio, Samassa Antonio, Società Veneziana Automobili Nautiche, Zorzi nob. Ottaviano.
Mestre. — Fontanin Attilio, Levorato Giovanni, Pegoraro Agostino.
Noventa di Piave. — Nardini Gianni.
Oriago. — Brazzoduro Emilio.
VERONA. — Mensi Arnaldo, Rota cap. Carlo, Zerlotto Ettore.
Albaredo d'Adige. — Boscarollo Angelo.
Castagnaro. — Fiocco Giuseppe.
Ceraino. — Berti Alessandro.
Sanguinetto. — Bertaja Giuseppe, Contro Antonio, Montessori dott. Giuseppe, Taidelli dott. Antonio.
VICENZA. — Carle dott. Alessandro.
Bassano. — Vitalba Leonardo.
Mason. — Cecchetto Ulisse.
Thiene. — Ranzolin Giovanni.
ERITREA. - *Ghinda.* — Saracino Francesco.
Saganeiti. — Rossi Quinto.

ESTERO.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. - *Gorizia.* — Saccani Egilio, Saccani Ercole.
Parenzo. — De Polesini march. Paolo.
Pola. — Nider Antonio, NIDER MARIA.
Trieste. — Lacovig Enea, Nadalin Ernesto, Orsini Benedetto, Stölker Attilio, Stölker Carlo, ZERBONI MARGHERITA.
TRENTINO. - *Riva di Trento.* — Canella Benigno, Castellini Silvio.
PROVINCIE DIVERSE. - *Fiume.* — Bianchedi Renato, Zampriolo Dante.
Lengenfeld. — Martina Ferdinando.
Pusterwald. — Linassi Albino.

Francia.

Château du Grand Lac. — Lesueur Hector.
Gap. — Barle ing. Adolphe.
Parigi. — Carrol Charles.

Germania.

Amburgo. — Gossler Giorgio.
Francoforte s/ Meno. — Straus Emily.
Oberföhring. — Zumello G. B.
Remscheid. — Busch Ludwig.
Wiesbaden. — Gardini Raffaele, Valgoi Vittorio.

Inghilterra.

Bradford. — TERRACINI SILVIA.

Svizzera.

Ginevra. — Fusarini Emilio.
Gliss. — Broggini Carlo.
Naters. — Ferroni Giacinto, Gonnelli Alfredo, Pellegrini Umberto, Quadri Arduino.
Zurigo. — Bigi Gerolamo, Cappello Luigi, Mettler Guido.

Africa.

Sfax (Tunisia). — Bembaron Giuseppe.

America Nord.

Baltimora (Stati Uniti). — Belli F. Angelo.

America Sud.

Buenos Ayres (repubblica Argentina). — De Giorgi Carlos, Zilli Luigi.

Soci annuali al 15 agosto 1904 . . N. 40635
» » inscritti dal 15 agosto al 15 settembre 1904 . » 411

Soci annuali al 15 settembre 1904 . N. 41046
Soci vitalizi al 15 agosto 1904 N. 658
» » inscritti dal 15 agosto al 15 settembre 1904 » 7 » 665

Totale dei soci al 15 settembre 1904 N. 41711

Ufficio di redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14.
Direttore: Prof. Ottone Brentari
Gerente: Attilio Dalla Cola.

21724 - Milano, Tip. Capriolo e Massimino
Via Francesco Guicciardini, N. 5

ANNO X - N. 11. PROPRIETÀ LETTERARIA. NOVEMBRE 1904.

GRATIS A TUTTI I SOCI DEL TOURING

IL PRIMO DECENNIO DEL TOURING.

Egregi consoci,

In questo giorno di festa, nel quale 42 000 cuori battono all'unissono, e quaranta mila individui (di tutte le età, di tutti i partiti, di tutte le classi sociali) sono concordi nel solennizzare il decimo anniversario della nascita del nostro sodalizio, io ricordo altre feste in onore del Touring.

Dall' origine della società (tranne il breve periodo di tempo durante il quale la carica fu degnamente coperta dal nob. cav. Giulio Venino, che con intelligente amore ed esemplare assiduità diresse il nostro sodalizio) io ebbi sempre l'onore di essere a capo dell' associazione; come tale intervenni a molte feste, e raccolsi larga messe d'applausi; ma (e molti possono rendermi questa testimonianza) io mi sono sempre, in ogni occasione, affrettato a dichiarare che consideravo tali applausi come diretti al sodalizio, all' idea, al lavoro collettivo, e non a me personalmente; e per quanto riguarda la Direzione ed il Consiglio, ho sempre creduto mio dovere di ricordare i nomi di coloro coi quali, in ogni modo, io intendevo di condividere quegli applausi che, nella mia speciale condizione, io ero destinato a raccogliere.

Sede del Touring del 1904
Palazzo Taverna, via Monte Napoleone, 14 — Pianterreno e primo piano.

Gli stessi sentimenti io provo oggi; e non saprei come meglio contribuire alla commemorazione del decennio che col ricordare i principali almeno fra coloro che, sin dai primi giorni del nostro sodalizio, ad esso dedicarono lavoro, energia, entusiasmi.

***

Il mio primo pensiero è rivolto agli scomparsi. Il 3 marzo 1898 ci veniva rapito, dopo pochi giorni di malattia, Giovanni Lorenzi, il segretario zelante, attivo, prezioso del nostro sodalizio nei primi anni, che erano i più difficili e pesanti, perchè allora le scarse forze dell'associazione non le permettevano di tenere degli impiegati, ed ogni consigliere era anche un impiegato gratuito.

Quanto lavorò, quante lettere scrisse, con quanta attività e bontà si consacrò al Touring il compianto amico! « Esso — scriveva L. V. Bertarelli nella *Rivista* — lavorava, silenzioso quasi sempre, a fianco di noi tutti, completando magistralmente, senza darsene importanza, le deficenze di ciascuno. Di tratto in tratto, nelle questioni più difficili, esprimeva le sue idee: di solito tanto buone che neppure si discutevano: si accettavano senz'altro. È per questo che Lorenzi sembrava occupare poco posto, mentre la sua mente vigile arrivava dappertutto. È per questo che noi ci sentiamo debitori tutti verso questo generoso, che porgeva aiuto senza chiederne di ritorno! »

Nè meno rammento il cav. Giuseppe Ricordi, che, nella sua qualità di Capoconsole generale, giovò assai, nei primi anni del Touring, a diffonderne la conoscenza e renderne forte la compagine.

***

Al Consiglio appartiene, sino dall'inizio dell'associazione, anche l'ing. Alberto Riva, dal 1895 Vice Direttore Generale, mio compagno e consigliere costante, che colla sua mente calma e serena è freno poderoso e moderatore di ogni non ben discusso entusiasmo; non v'è iniziativa del Touring a cui la sua acutezza assidua da dieci anni non abbia portato contributo alto e illuminato; e solo la invincibile sua ritrosia a farsi avanti al pubblico lo tiene nascosto, troppo nascosto ai soci.

E appartiene al Consiglio anche L. V. Bertarelli. Devo farne l'elogio? Devo ricordarne i meriti? Sarebbe fare un torto ai soci, che già molto bene li conoscono, e li hanno più volte nobilmente riconosciuti; sarebbe fare un torto al paese dove tutti sanno che la massima potenza del Touring consiste nelle sue pubblicazioni, e che tali pubblicazioni sono dovute al lavoro indefesso, prodigioso, disinteressato del mio ottimo amico, di colui

che mena dritto altrui per ogni calle.

***

Nè meno fortunato è stato il Touring nei suoi segretarî; ed ognuno sa che un buon segretario è il perno, la base, la fortuna di qualsiasi associazione. La disgrazia per la morte del compianto Lorenzi fu mitigata dalla fortuna di avergli potuto dare a successore l'avv. Federico Guasti, che per tre anni (1899-1902) al Touring consacrò molta parte della sua preziosa giornata, tutta la sua operosa intelligenza, tutto un vulcano d'idee che egli in parte esplicò in parte seminò sul terreno del Touring, e che ora vanno via via pullulando e sviluppandosi. Quel lavoro grandioso di organizzazione e propaganda, nascosto ed anonimo, non può essere conosciuto ed apprezzato da tutti i soci, ma deve essere in questo giorno segnalato da me, testimone continuo di un'opera tanto incessante quanto feconda, come fu segnalata dal Consiglio che assegnò al Guasti una medaglia d'oro.

Quando il dott. Guasti (pur restando nel Consiglio), fu costretto, con nostro dispiacere, a lasciare la segreteria, il suo posto fu degnamente affidato al cav. Innocenzo Vigliardi-Paravia ed al vice segretario signor Alfredo Zaffaroni, che consacrano al Touring la diuturna opera loro sulle tracce dei predecessori.

***

Napoleone diceva che per fare la guerra occorrono tre cose: denari, denari e denari. Le stesse tre cose occorrono anche per far sorgere, crescere, prosperare i sodalizî, ai quali poco servono le buone idee e gli entusiasmi se mancano i mezzi, se mancano i tesori; e quando questi ci sono, è necessario il tesoriere che sappia bene custodirli, aumentarli, usarli; ed anche sotto questo rapporto il Touring fu fortunato, perchè al suo primo ottimo tesoriere signor Riccardo Venegoni (1894-1899), potè dare per successore l'attuale tesoriere cavalier maggior Alessandro Barutta, così generoso del suo tempo e dell'opera sua, così scrupoloso e rigoroso Cerbero dei capitali sociali.

***

Un'altra forza venne all'esercito del Touring dai suoi ufficiali, dai colonnelli e capitani sparsi in tutta Italia, in qualsiasi luogo ove ci sia una nostra guarnigione, dai signori Capoconsoli e Consoli, ai quali qui presento ancora una volta, a nome della Direzione, del Consiglio, dei soci tutti, i più vivi e sinceri ringraziamenti. Che valeva che dai promotori dell'istituzione partisse una buona idea, se non si trovava poi chi la raccogliesse, la diffondesse, la sorreggesse? Che valeva esprimere il nuovo verbo, se non ci fossero poi stati i discepoli che lo predicassero in tutta Italia? Che valeva spargere la semente, se non si poteva affidarne le cure ad ottimi agricoltori?

Il Corpo Consolare, rappresentante del Consiglio, e tramite d'unione fra esso ed i soci, è la forza viva, sempre alacre e leale, del Touring; e di aver composto tale Corpo è merito (dopo la morte del compianto Ricordi) del Capoconsole ing. Piero Gavazzi, che trovò nel signor Oreste Gorla un attivo e prezioso coadiuvatore, un aiuto continuo ed efficace.

***

E, nel correre col pensiero alle prime sedute del Consiglio, nel rivedere fotografati nel cervello i visi di tanti amici che in parte si sono in seguito dispersi qua e là, quale lunga fila di collaboratori dovrei ricordare, e come potrei dimostrare che l'attuale prosperità del Touring non fu un colpo di fortuna od un capriccio del caso, ma il prodotto di tante forze concomitanti, di tanti ingegni concordi in un'idealità! Nel mentre chiedo venia se dimentico qualcuno, ricorderò A. G. Bianchi, il primo economo e cancelliere del Touring, che col suo senso pratico e sereno ci fu utile in molte circostanze, e colla sua verde *Bicicletta* ne rappresentò, diffuse e difese gli scopi ed i principî; T. E. Magnasco, compagno al Bianchi nella redazione dei primi numeri della *Rivista*, e creatore della biblioteca sociale; il dott. Riccardo Segrè, che ideò e fondò la Sezione Medica, ed ebbe come aiutante il dott. G. Forlanini e poi il dott. Piero Favari, che gli fu anche successore degnissimo, e la cui parola calda, vivace, convinta, è pur sempre nel Consiglio una grande forza di propulsione; Enrico Luzzatto, che creò la Sezione Tecnica; Romeo Carugati, che iniziò la Sezione Scientifica, e fu collega a Bianchi e Magnasco nella compilazione e redazione dei primi

numeri della *Rivista*; O. Fioroni, che prima come sindaco, poi quale segretario della Sezione Strade tanto cooperò al bene della istituzione; Carlo Tarra, che avviò quella Sezione Comfort, che poi si disse dell'affiliamento alberghi, e che è ora diretta con amore e competenza dal cav. Lorenzo Bertolini; l' instancabile Angelo Provasoli, l'economo modello, il primo creatore delle cassette di riparazione. E dove lascio l' ottimo ragioniere Piero Moro, il direttore della contabilità e capo del personale, e perciò l' organizzatore dell'ufficio?

⁂

I nomi mi si vanno affollando alla mente ed alla penna; ed ecco presentarmisi l'ing. Carlo Vanzetti, i cui meriti quale console e consigliere vennero dal Consiglio riconosciuti con medaglia d'oro; ed i tre sindaci ragioniere Attilio Soffredi, ragioniere Romeo Riva, ragioniere Gino Turrini, da molti anni solerti e severi custodi del patrimonio materiale e morale dell' associazione; ed A. Cesare Marelli, che per ben quattro anni compilò l'*Annuario*, ed il quale pure fu premiato con medaglia d'oro; e Stanislao Parboni, che con amore e competenza per varî anni si occupò del ramo doganale, e tanti assennati articoli scrisse nella *Rivista* per avvezzare i soci ad assicurare le facilitazioni doganali ad essi procurate dal Touring; e gli operosi e coraggiosi direttori della Sezione Legale (ora affidata all' avv. Bernardo Garbati), cioè l'avv. I. Dell'Oro ed avv. Ermanno Albasini Scrosati, che ebbe a successore l'avv. Cesare Agrati, i cui meriti quale legale e quale rappresentante del Touring nella L. I. A. T., e le cui prestazioni numerose e svariate verso il nostro sodalizio ebbero il riconoscimento di una medaglia d'oro; e l'avvocato Ferdinando Bezzi successore al Carugati nella Sezione Scientifica; ed il dott. Guido Olivieri, che coll'Agrati e col Favari compilò la *Rivista*, per la quale scrisse poi anche in seguito cenni bibliografici, non meno occupandosi della biblioteca e della bibliografia turistica; l'ing. Achille Binda, ottimo aggiunto al Bertarelli nella Sezione Strade, ed ingegnere del Touring in varie circostanze; il prof. Giuseppe Fumagalli, che tanti ottimi consigli diede per la *Rivista* e per la biblioteca; e tutti, nessuno eccettuato, gli attuali consiglieri, i quali, ciascuno nella parte sua, portano l'opera utile e continua al grande edifizio, alla grande opera, per la quale a me vengono tributati gli applausi.

Scalone nella sede attuale del Touring.

⁂

E quando sento plaudire corro sempre col pensiero al direttore d'orchestra chiamato al proscenio; e lo vedo sbracciarsi ad indicare la prima donna, il tenore, il basso, il primo violino, la viola, come per dire: « Il merito non è mio; è di tutta questa brava gente che concorde, piena d'amore per l'arte, eseguisce la parte sua. Volete applaudire? Io ne ho piacere, per loro; e voi sapete che io poi divido e mando tutti quegli applausi al loro preciso indirizzo ».

Ed io faccio ancora di più; chè io divido gli applausi, oltre che col Consiglio, anche con tutti gli egregi membri del Corpo Consolare, che ha così grande merito nella propaganda a favore del Touring (del quale è la forza diffusa, costante, concorde), e vorrei poterli anzi dividere in 42000 eque parti, perchè so e riconosco che ogni socio, colla sua quota, colla sua opera di propaganda, coi suoi consigli ha cooperato e coopera al progresso, alla forza, alla fortuna del Touring, il cui lavoro è lavoro collettivo, il cui programma attuato è la vera estrinsecazione del motto: *uno per tutti e tutti per uno.*

Della prosperità del Touring ha poi grande merito anche l'ufficio (a cui tributo una meritata parola di lode) che coadiuva con amorosa diligenza l'opera del Consiglio.

⁂

A tutti i soci, a tutti i collaboratori nell'opera del Touring, in questo giorno di festa e di giusto orgoglio comune, il mio saluto fraterno, il mio saluto augurale!

FEDERICO JOHNSON
Direttore Generale del Touring.

Le Sezioni

Il programma amministrativo del Touring è poggiato sul principio della divisione del lavoro.

Col voto di tutti i soci viene eletto il *Consiglio direttivo*, composto di non meno di *diciotto* e di non più di *ventiquattro membri;* ed il Consiglio elegge poi nel suo seno la direzione generale (Direttore generale, Vicedirettore generale, Segretario, Vicesegretario).

Cav. Innocenzo Vigliardi-Paravia
Segretario.

Comm. Federico Johnson
Direttore generale.

Cav. ing. Alberto Riva
Vicedirettore generale.

Alfredo Zaffaroni
Vicesegretario.

Ognuno dei consiglieri ha un mandato speciale; e molti di essi presiedono alle singole sezioni, sulla cui origine e svolgimento crediamo opportuno di dare un breve cenno.

Sezione Tesoreria.

Il primo tesoriere (dal 9 dicembre 1894, data della prima elezione del Consiglio, sino al 20 aprile 1899) fu il signor Riccardo Venegoni che, consacrando al lavoro molta amorosa attività, piantò e tenne tutti i registri necessarî ad un'amministrazione buona ed ordinata.

Cav. magg. Alessandro Barutta
Tesoriere.

Egli ebbe a successore il cavaliere maggior Alessandro Barutta, che anche al presente copre la delicata carica.

Sezione Economato.

Nel primo anno del Touring questa sezione si chiamava « Cancelleria », ed era affidata al signor A. G. Bianchi, il quale nella *Rivista* di febbraio del 1895 annunciava che erano pronti per la vendita i distintivi e le nappine che adornano le biciclette.

Rag. Arato Ardenghi
Economo.

La stessa sezione si occupava anche della distribuzione e spedizione delle copie dello statuto, delle tessere di riconoscimento, ecc.; tutte mansioni che passarono un po' alla volta all'ufficio.

Dopo le dimissioni presentate (25 settembre 1895) da A. G. Bianchi, venne nominato economo (13 novembre 1895) il signor Angelo Provasoli, che ebbe molto ad occuparsi per la sezione, in vista del sempre crescente sviluppo del sodalizio.

Il Provasoli si dimise il 22 giugno 1898, ed ebbe a successore l'attuale economo rag. Arato Ardenghi, che ebbe sopra tutto ad occuparsi delle *cassette di riparazione.*

Di queste si parla per la prima volta nella seduta del 10 ottobre 1895. Il signor Vito Pardo, che era allora Capo Console a Roma, proponeva l'istituzione di *Stazioni del Touring* (con cassetta medica, cassetta di riparazione, guide, ecc.); ed in quella seduta s'incaricò il consigliere Oreste Gorla di presentare un modello di cassetta di riparazione.

L'idea, troppo vasta, restò allo stato di progetto; ma la parte riguardante le cassette di riparazione ebbe pronta e facile attuazione, perchè Federico Johnson, nel novembre del 1895, donò cento cassette complete; ed il Touring assumeva per proprio conto le spese di spedizione, collocamento, manutenzione.

Nella seduta del 12 febbraio 1896 il Consiglio approvava il regolamento per l'uso delle cassette, le quali attualmente, sparse in tutta Italia, sono in numero di 267.

Sezione Biblioteca.

Il bibliotecario T. E. Magnasco nel primo numero della *Rivista* si metteva a disposizione dei soci per l'acquisto delle pubblicazioni del R. Istituto Geografico Militare, come pure delle guide Baedeker, Joanne, ecc. « in attesa che venga pubblicata la Guida ufficiale del T. C. I., ciò che avverrà quanto prima », ...ma che non è ancora avvenuto; e aggiungeva che, in grazia dei doni di un socio (il signor Giuseppe Novlan di Gorizia) s'era iniziata una raccolta di carte e guide, le quali erano a disposizione dei soci, « ma, per ragioni facili a comprendersi, non potranno essere asportate dall'ufficio ». Nel secondo numero della *Rivista* il bibliotecario annuncia che parlerà delle migliori pubblicazioni utili ai ciclisti, e comincia a dire delle Guide Brentari e delle carte del R. Istituto Geografico Militare.

Guido Olivieri
ex-Bibliotecario.

Il 12 aprile 1899 la carica di bibliotecario veniva assunta dal signor Guido Olivieri, il quale diede un grande sviluppo alla biblioteca, e s'occupò regolarmente nel riferire nella *Rivista* sui libri che pervenivano al Touring.

Dopo le dimissioni (4 giugno 1902) del signor Olivieri, la carica di bibliotecario venne affidata per qualche tempo al cav. prof. Giuseppe Fumagalli, bibliotecario della R. Biblioteca di Brera, e dopo le dimissioni del prof. Fumagalli, al segretario del Consiglio, cav. Innocenzo Vigliardi Paravia. La biblioteca andò sempre aumentando, sia per compere sia (ancor più) per doni di soci; a tutti i quali non sarà mai abbastanza raccomandato questo patrimonio sociale, che aspira a diventare la migliore raccolta di guide antiche e moderne che ci sieno in Italia; ma dalla meta è ancora lontana, e ci resterà a lungo se i soci non la aiutano.

Qui ci sembra opportuno il dire una parola anche della progettata *bibliografia turistica.*

Nella *Rivista* febbraio-marzo 1897 il capo sezione strade L. V. Bertarelli annunciava che stava da tempo occupandosi della raccolta del materiale per una *bibliografia turistica internazionale*, che comprendesse queste cinque categorie:

1. Manuali turistici;
2. Guide per viaggiatori in genere;
3. Guide-itinerarî;
4. Orarî;
5. Manuali di conversazione e piccoli dizionarî tascabili.

Dell'argomento si occupò in seguito anche il consigliere Guido Olivieri, il quale nella *Rivista* di gennaio 1900, annunciava che il Touring « è venuto nella determinazione di intraprendere la compilazione di una completa *Bibliografia turistica* d'Italia, riflettente tutto quanto è stato pubblicato in Italia o fuori, in fatto di *guide* e simili pubblicazioni illustranti l'Italia geografica o qualsiasi sua parte ». Il signor Olivieri (pur cessando, dall'aprile del 1902, di compilare per la *Rivista* la rubrica bibliografica, a cui s'era sino allora dedicato con intelligente amore), continua ad occuparsi della *Bibliografia turistica.*

Cav. Luigi Vittorio Bertarelli
Capo sezione Strade.

Sezione Consolato.

È questa, senza dubbio, una delle sezioni più importanti, perchè i Capi Consoli e Consoli, rappresentanti del Consiglio sparsi per l'Italia intera (ed ora, anzi, in tutto il mondo) furono i fedeli e costanti propagandisti, che diffusero l'idea lanciata dai fondatori del Touring, e gli diedero vita, forza, coesione.

Sino dalla *Rivista* del gennaio 1905 il capoconsole generale, cav. G. Ricordi, annunciava di avere istituiti i primi consolati a *Venezia* (Di Bassecourt, Spada, Binetti), *Genova* (Coltelletti), *Castiglione d'Intelvi* (Pasquelli), *Cremona* (Cottarelli, Nigherzoli), *Codogno* (Lodigiani), *Nizza Monferrato* (Buccelli), *Senigallia* (Pattonico), *Verona* (Vicentini, Cavazzocca dei Mazzanti, Bellini-Carnesali).

Nella *Rivista* del febbraio 1896 venne pubblicato il regolamento per il corpo consolare.

Ing. Piero Gavazzi
Capoconsole generale.

Il Capo console generale cavaliere Giuseppe Ricordi si dimise nel marzo 1896, e gli fu dato a successore l'ing. Piero Gavazzi (che copre tuttora quella carica), il quale nel suo delicato lavoro ebbe sin d'allora la valida cooperazione del signor Oreste Gorla.

Sezione Strade.

GUIDE. — Sino dal primo numero della *Rivista*, del gennaio del 1895, il capo sezione strade L. V. Bertarelli, presentandosi come tale, annunciava che stava occupandosi attivamente della *Guida stradale;* ed aggiunge: « Si tratta di compilare per l'Italia una Guida-itinerario... essenzialmente specializzata per i ciclisti, e ridotta con scopi del tutto pratici. Essa conterrà, oltre a indicazioni generali utili, gli itinerarî del maggior numero possibile di strade di tutte le regioni italiane, colle distanze chilometriche, le altimetrie, un conciso accenno alla viabilità più o meno facile per i cicli e per ciascun tratto di strada, i nomi degli alberghi, dei riparatori, ecc. ». E' questo il primo germe dell'opera meravigliosa a cui il Bertarelli sta attendendo da tanti anni, è il principio di quella serie di guide che formano la forza, la base, l'orgoglio del Touring. Il Bertarelli, nel secondo numero della *Rivista* (febbraio 1895) poteva già annunciare che il suo appello ai soci era bene accolto; e nel quarto e quinto dava ampie notizie della Guida annunciata.

Era appena passato un anno; la prima *Guida* aveva avuto un successo veramente notevole, ed assicurava l'esistenza del Touring; ed ecco che s'era già fatto un passo colossale, e che il Bertarelli, nella *Rivista* di febbraio del 1896, poteva scrivere:

« Ho il piacere di annunciare che la Guida delle Strade di Grande Comunicazione (a cui seguiranno poi le Guide Regionali) è ultimata e in stampa »; e della Guida, che fece conoscere il Touring non solo in tutta Italia, ma anche all'estero, dava ampie notizie, sia sul metodo di compilazione, sia sul modo di usarne.

Le prime copie della guida furono presentate nella seduta del 15 aprile 1896 al Consiglio che « ammirando l'immenso lavoro di compilazione e la cura posta dal capo sezione strade signor Bertarelli nella pubblicazione di questa seconda edizione della Guida, vota unanime un plauso, incaricando la Direzione di far coniare una speciale medaglia e redigere una pergamena quale offerta dei componenti il Consiglio al collega che tanto ha fatto a vantaggio dell'Associazione » e medaglia e pergamena, furono presentate al banchetto tenutosi l'8 novembre 1896 per festeggiare il secondo anniversario della fondazione del Touring.

Nella seduta del 13 maggio 1896 il Bertarelli comunicava le proprie idee riguardo alle guide regionali; annunciava che era quasi pronta la guida della Lombardia: ed aggiungeva che avrebbe presto intrapreso un viaggio in Toscana e Romagna per istudiare quelle regioni.

Ecco l'elenco delle Guide regionali sino ad ora pubblicate:

Lombardia. — Edizione 1896, ristampa 1897, 2 volumi di 364 pagine con 38 carte-indice.

Tiratura copie 10 000 di 2 volumi — volumi 20 000.

Pei non soci L. 4, pei soci L. 2.

Questa guida fu testè sostituita dalla seguente:

Lombardia. — Edizione 1904, splendida opera in 3 volumi di complessive pagine 1068, con moltissimi profili, a cui va unita una magnifica carta topografica delle regioni in sei fogli, che sostituisce vantaggiosamente le schematiche carte-indice. E' questa la più bella carta fin qui pubblicata della Lombardia.

La nuova Guida della Lombardia rappresenta uno dei più grandi avvenimenti in fatto di pubblicazioni turistiche. Essa è costata, al compilatore, due anni di assiduo lavoro e al Touring una spesa d'impianto (carte escluse) di ben 30 000 lire!

L'accoglienza che ottenne fu entusiastica e sta a prova, oltrechè del suo valore e della sua importanza, della sentita sua necessità.

Tiratura copie 10 000 da 3 volumi — volumi 30 000.

carte 10 000 da 6 fogli — fogli 60 000.

E' messa in vendita: Pei non soci al prezzo di L. 16, pei soci L. 8.

Oreste Gorla
ex-Capoconsole gen. agg.

Lazio. — Edizione 1896, ristampa 1897, 1 volume di 164 pagine con otto carte-indice e 352 profili di strade.

Tiratura copie 14 000 da 1 volume — volumi 14 000.

Pei non soci L. 3,50, pei soci L. 1,75.

Veneto. — Edizione 1897, 3 volumi di 700 pagine con 450 profili di strade e 29 carte-indici.

Tiratura copie 17 000 da 3 volumi — volumi 51 000.

Pei non soci L. 5,50, pei soci L. 2,75.

Piemonte. — Edizione 1898, 3 volumi di pagine 800 con 827 profili di strade e 33 carte-indici.

Tiratura copie 23 000 da 3 volumi — volumi 69 000.

Pei non soci L. 5,50, pei soci L. 2,75.

Umbria. — Edizione 1899, 1 volume di pagine 215 con 487 profili di strade e 1 carta-indice.

Tiratura copie 23 000 da 1 volume — volumi 23 000.

Pei non soci L. 3,50, pei soci L. 1,75.

Emilia. — Edizione 1900, ristampa 1901, 3 volumi di pagine 654, con 454 profili di strade e 3 carte-indici.

Tiratura copie 27 500 da 3 volumi — volumi 82 500.
Pei non soci L. 5,50, pei soci L. 2,75.

Toscana. — Edizione 1901, ristampa 1902, 2 volumi di pagine 634 con 1081 linee e 1250 profili.
Tiratura copie 29 000 da 2 volumi — volumi 58 000.
Pei non soci L. 4,50, pei soci L. 2,25.

Marche. — Edizione 1902, 1 volume di pagine 314 con 544 linee e 700 profili.
Tiratura copie 35 000 da 1 volume — volumi 35 000.
Pei non soci L. 4, pei soci L. 2.

Campania. — Edizione 1903, 1 volume di pagine 300 con 517 linee e 689 profili.
Tiratura copie 40 000 da 1 volume — volumi 40000.
Pei non soci L. 4, pei soci L. 2.

Quest'anno verrà inviata ai soci la guida dell'**Abruzzo e Molise**; l'anno venturo quella delle **Puglie**; e poi, di anno in anno, quella delle altre regioni d'Italia.

Il turista italiano, viaggiando colle guide del T. C. I., non deve dimenticare che fino al 1895 non si ebbe in Italia nessuna Guida itineraria generale, cosicchè i viaggi in quasi tutte le regioni italiane, sulle strade comuni, erano fatti un po' all'avventura, o anche addirittura impossibili alla maggior parte dei turisti che ignoravano forzatamente lo stato della viabilità.

MONOGRAFIE. — Nella categoria delle guide entrano anche le *Monografie*.

Nella seduta di Consiglio del 22 febbraio 1900 L. V. Bertarelli presentò e svolse la sua proposta intesa ad ottenere che il Touring abbia ad illustrare turisticamente le 300 linee indicate dalla *Guida delle strade di grande comunicazione* mediante 300 brevissime monografie, contenenti la descrizione pittoresca, storica, artistica della linea; monografie da redigere colla collaborazione dei soci, fra i quali si sarebbero indetti speciali concorsi a premî, secondo un programma che fu pubblicato nella *Rivista* di marzo di quell'anno.

Tali monografie furono subito molto apprezzate per la novità della concezione e per la praticità dell'esecuzione e della loro immediata utilità.

Si sono pubblicate finora le monografie delle seguenti linee:

7. Torino Lanzo Torinese-Usseglio.
8. Lanzo Torinese-Balme.
9. Lanzo Torinese Forno-Alpi Graje.
14. Avigliana-Pinerolo-Saluzzo-Cuneo.
96. Padova-Bassano-Primolano-Trento.
150. Spezia-Pisa-Cecina-Grosseto Civitavecchia-Roma.
180. Fano-Fossombrone-Scheggia-Gualdo Tadino-Spoleto-Terni (via Flaminia).
222. Foggia-Bari-Lecce-Brindisi-Otranto.
49. Milano-Como-Lugano-Bellinzona.
50. Milano Erba-Bellagio.
51. Milano-Lecco-Colico Chiavenna.
52. Como-Argegno-Osteno.
60. Tremezzo-Menaggio-Porlezza.
65. Bellinzona-San Bernardino-Spluga.
68. Varese Como-Lecco.
70. Chiavenna-Spluga.
200. Roma-Frosinone-Cassino-Capua-Napoli.
201. Roma-Velletri-Terracina-Capua.
202. Velletri-Valmontone.
142. Bologna-Rimini Ancona.
143. Argenta-Lugo-Faenza.
144. Bologna-Lugo-Ravenna.
145. Ferrara-Ravenna-Rimini.
149. Rimini-San Marino.
107. Genova-Ventimiglia-Nizza.
107 *bis*. Nizza-Mentone per la Cornice Alta.

Sono in preparazione le monografie delle seguenti linee:

2. Torino-Susa-Moncenisio-Modane.
6. Torino-Pinerolo-Colle Sestrières-Cesana.
12. Susa-Cesana-Briançon.
13. Oulx-Bardonecchia.
249. Messina-Catania-Siracusa.
251. Palermo-Termini-Cefalù-Messina.
273. Messina-Faro.
274. Dalla Messina-Barcellona a Milazzo.

PROFILI. — Nella categoria delle pubblicazioni di questa sezione entrano anche i *Profili*, i quali sono carte speciali che, in modo evidentissimo, dànno la sezione altimetrica delle principali strade montane, con tutte le indicazioni necessarie per il turista. Oltre che l'entità delle pendenze, indicano le bellezze naturali da contemplare, i *tourniquets* da affrontare, i luoghi di *comfort* ai quali ricorrere, le fonti cui dissetarsi, i pericoli da evitare, ecc.

L'edizione è a tre colori ed è accompagnata dalla planimetria al 100 000.

L. V. Bertarelli, nella *Rivista* di maggio del 1895, scriveva:

« Col prossimo numero della *Rivista* la sezione strade comincierà a pubblicare una serie di 15 profili di strade, dello sviluppo di circa 900 chilometri complessivi. La pubblicazione terrà il foglio di mezzo della *Rivista* in modo da poter essere staccato, e sarà completa in quattro o cinque numeri. E' un lavoro senza pretesa, che preludierà forse a un altro di molto maggior lena che il capo sezione strade ha allo studio e che l'affluenza sempre crescente di soci gli fa sperare possa trovare nel bilancio delle solide possibilità finanziarie, cosicchè il Consiglio si induca a votarne l'esecuzione ».

Infatti, nel numero successivo della *Rivista* si pubblicavano i due primi profili, disegnati dall'ing. F. Patrucco, con *clichés* donati dal giornale *La Bicicletta*. Seguono, per opera del Bertarelli, cenni illustrativi di vario genere, che in seguito andarono poi divisi fra le guide, i profili, l'*Annuario* e le monografie. Quei due primi profili descrivono le strade Milano Monza-Lecco e Milano-Incino-Bellagio.

La splendida serie continuò. I profili sino ad ora pubblicati sono 57; e si pubblicheranno presto quelli di due altri passi importantissimi: lo *Stelvio* ed il *Moncenisio*.

CARTE. — Nella seduta del 24 marzo 1897 il direttore generale del Touring cav. Federico Johnson annunciava che intendeva di offrire ai 10 000 soci del Touring una copia della carta del Veneto al 50 000, espressamente eseguita dal R. Istituto Geografico Militare.

Tanto quella, come le altre carte pubblicate in seguito (ed inviate gratuitamente ai soci) dal Touring, vennero eseguite appositamente, per incarico del Touring, dall'Istituto Geografico Militare Elegantissime, a tre colori: della scala di 1 : 500 000 su carta canape, sono della massima utilità come carte d'assieme per la scelta e la compilazione generica d'un itinerario.

Quelle finora pubblicate sono le seguenti:

Veneto e regioni limitrofe.
Lombardia, Piemonte e Liguria.
Italia Centrale (tra il parallelo di Firenze e quello di Roma).
Italia Meridionale (tra il parallelo a nord di Roma e a sud di Bari).
Calabria e Sicilia.
Sardegna e Corsica.

e inoltre:

Confini d'Italia: Foglio II. Confini colla Svizzera (Borgogna e Svizzera fino al Reno e al Lago di Costanza).

Ing. Achille Binda
Capo sezione Strade aggiunto.

Foglio IV. Trieste, Istria e Dalmazia.

Saranno pubblicati in seguito i fogli I e III (confine colla Francia, e confine col Trentino e coll'Austria).

E' qui doveroso il constatare che se il Touring riuscì a rendere più popolari le carte militari, ed a pubblicare e diffondere numerose copie di buone carte che tanto contribuiscono alla conoscenza del paese, ciò è dovuto in gran parte agli ottimi rapporti sempre vivi fra il nostro sodalizio ed il R. Istituto Geografico Militare di Firenze, ed alle facilitazioni da questo concesse al Touring.

Sino dalla seduta del Consiglio del 2 gennaio 1895 il Capo sezione strade L. V. Bertarelli annunziava che l'Istituto aveva accordato per i soci del Touring il 30 per cento di sconto sul prezzo delle carte da esso pubblicate.

La Sezione Strade ebbe sempre a capo L. V. Bertarelli, al quale fu dato in aiuto dal marzo al 3 giugno 1896 come Capo Sezione aggiunto l'avv. M. Albrighi; dal 3 giugno 1896 al 20 aprile 1899 l'avv. O. Fioroni; da allora in avanti l'ing. Achille Binda.

Sezione Contabilità.

Ne suo due primi anni di vita, il Tesoriere disimpegnava anche la mansione di contabile.

Il 13 novembre 1895 venne istituita la Sezione Contabilità, che venne sin d'allora, ed è tuttora, affidata al ragioniere Piero Moro, il quale ha fra le sue mansioni anche la sorveglianza del personale.

Rag. Piero Moro
Contabile.

Sezione Legale.

« La *Sezione Legale* — annunciava l'avv. Ignazio Dell'Oro nel primo numero della *Rivista* — avrà cura di tenere al corrente i soci di tutte quelle disposizioni legislative o regolamentari... le quali potranno... interessare il ciclismo, e di dare il resoconto delle sentenze che abbiano in qualunque attinenza una certa importanza per i ciclisti... Altro compito della Sezione sarà quello di coadiuvare l'opera della sezione *movimento...* e si incarica di dare a tutti i soci, che ne facessero richiesta, pareri e schiarimenti sulle questioni giuridiche nelle quali i soci stessi potessero essere interessati... e mette a disposizione dei soci il proprio personale per assisterli in tutte le cause attive e passive, ma esclusivamente d'indole ciclistica, in cui potessero trovarsi implicati ».

Nella seduta del 15 maggio 1895, l'avv. I. Dell'Oro, facendo osservare quale enorme lavoro la Sezione sarebbe andata ad assumere patrocinando direttamente tutti i soci del Touring nelle loro vertenze di carattere ciclistico, propose di nominare in ogni provincia d'Italia un avvocato procuratore; il che venne fatto; e così si costituì quel forte e benemerito corpo di avvocati consulenti del Touring, i nomi dei quali sono regolarmente pubblicati nella *Rivista* e nell'*Annuario*.

Gli avvocati del Touring sono al presente oltre 300.

Essi prestano gratuitamente l'opera propria, difendendo le ragioni dei turisti, vincendo le rigidezze della burocrazia, abbattendo i pregiudizî, tenendo fronte al misoneismo dei funzionarî.

Nei primi anni nei quali cominciarono a girare i cicli, le biciclette, le motociclette e gli automobili, i giudici, non potendosi sottrarre dall'ambiente misoneistico, erano molto e non giustamente severi con chi si serviva dei nuovi e rapidi mezzi di locomozione, ma i legali del Touring, con opera coraggiosa, solerte, concorde, riuscirono e far entrare nella giurisprudenza principî più equi e ragionevoli.

La legge sulla circolazione è ancora in gran parte vessatoria, circondata da vincoli d'ogni sorta. Ebbene: contro le insidie, i cavilli, le fiscalità della legge vigilano i consulenti legali del Touring, i quali sono dei cultori illuminati e coscienziosi del diritto, e contribuiscono a indirizzare modernamente la speciale giurisprudenza che riflette la circolazione, le responsabilità, gli infortunî, ecc.

Avv. ing. Bernardo Garbati
Capo sezione Legale.

Diressero questa Sezione: l'avv. I. Dell'Oro dall'inizio della Società sino al 27 gennaio 1897; l'avv. E. Albasini Scrosati sino al 20 aprile 1899; l'avv. Cesare Agrati sino al marzo 1904, quando presentò le sue dimissioni; l'avv. Bernardo Garbati da allora in avanti.

Sezione Medica.

Nel primo numero della *Rivista* i Capi Sezione (dott. R. Segrè e dott. G. Forlanini) esposero il loro vasto ed importante programma: poter avere, in qualunque posto trovisi il ciclista, il soccorso medico; proporre ai soci del Touring l'uso dei *pacchetti* individuali, contenenti quanto basta ad una medicazione d'urgenza; stabilire, presso gli alberghi affiliati, le cassette di medicazione; parlare nella *Rivista* delle discussioni mediche sul ciclismo.

Nella *Rivista* di maggio del 1895 si pubblicò il primo elenco dei medici e farmacisti (tutti allora, come si tornò a volere anche adesso, soci del Touring) che si mettevano a disposizione del sodalizio.

In tal modo il Touring ha sparsa in tutta Italia la sua Croce Rossa, formata da una pleiade di valenti sanitari (che sono ora circa 600), ai quali i soci possono ricorrere in caso di bisogno.

Dott. Pietro Favari
Capo sezione Medica.

Chi durante un viaggio vien colpito da qualche disgrazia trova un medico affiliato al Touring, che gli presta i primi conforti e i primi soccorsi, cordialmente, amichevolmente. Il socio del Touring per il medico del sodalizio non è un estraneo qualsiasi, ma un confratello appartenente alla stessa grande famiglia.

Non bisogna certamente che il socio abusi di questo servizio, ricorrendo al medico del Touring in tutti i casi. Il servizio medico è riservato ai soli soci per incidenti di natura turistica. La discrezione non è una virtù, ma un dovere!

In questo campo il Touring ha pensato non solo ai medici, ma anche alle medicine, approntando pacchi medicinali e borse di primo soccorso (tanto per ciclisti che per automobilisti) messi in vendita a prezzo mitissimo. Tali pacchi e borse sono sempre pronte alla sede del Touring, e contengono, colle relative istruzioni, quei medicinali che sono indispensabili in caso di disgrazia in località prive di medici o di medicine.

Appena istituita questa Sezione, si videro giungere in gran copia in dono al Touring saggi di medicinali; e nella *Rivista* di giugno del 1896 si cominciò a pubblicarne l'elenco e l'illustrazione; uso che fu presto abbandonato, perchè ritenuto pericoloso.

Si è invece affiliato al Touring un numero ragguardevole di farmacisti, sparsi in tutte le provincie d'Italia, e le cui farmacie sono segnate da speciali tabelle. In caso di infortunio, essi sono pronti a prestare ai soci il soccorso più urgente in attesa del medico del Touring ed a vendere medicinali garantiti ed a prezzi onesti.

Il socio del Touring, fra i tanti vantaggi, ha anche quello di conseguire una speciale assicurazione contro gli infortunî, in caso di malattie, di imperfezioni permanenti ed anche di morte. Può avvenire di investire qualcuno, procurando ferite, malattie od altri guai. Anche in questo caso il Touring agevola speciali forme di assicurazione, che assumono i danni della inesperienza o imprudenza dei turisti.

Questa Sezione fu diretta: dall'inizio del sodalizio sino al 14 marzo 1897 dal dott. Remo Segrè col Caposezione aggiunto dott. G. Forlanini, il quale si dimise l'8 marzo 1896 e fu sostituito dal dott. Piero Favari. Dimessosi il dott. Segrè, ebbe a successore il dott. Favari, che occupa tale carica anche al presente.

Sezione Affiliamenti.

All'inizio della istituzione questa si chiamava *Sezione Comfort;* ed il primo numero della *Rivista* annunciava che scopo di tale sezione era quello « di ottenere pei soci del T. C. I. le tariffe più possibilmente ridotte sugli alberghi di tutte le città e principali borgate, tariffe alle quali tutti i soci della federazione avranno diritto dietro presentazione della tessera... Gli Albergatori, in massima, hanno accolto molto favorevolmente l'idea dell'Associazione nostra... I ciclisti del T. C. C. I., recandosi dove a mezzo della *Rivista Mensile* verrà loro indicato, si troveranno non solo

con persone già ben disposte ad accoglierli, ma con dei consoci ».

Sino dalla seduta del Consiglio 2 gennaio 1895 si fissò di dividere gli alberghi in tre categorie; e nel numero del febbraio 1905 della *Rivista* si dava già un primo notevole elenco di « alberghi raccomandati ».

Cav. Lorenzo Bertolini
Capo sezione Affiliamenti.

Il lavoro continuò, non senza gravi difficoltà, perchè si dovevano vincere da una parte pregiudizî, preconcetti, paure ingiustificate, e dall'altra pretese esagerate.

I nomi degli alberghi affiliati e che si vanno affiliando, vengono regolarmente pubblicati nell'*Annuario* e nella *Rivista.*

Gli alberghi affiliati al Touring sono al presente 335.

Dal 2 gennaio 1895 questa Sezione venne diretta dal sig. Carlo Tarra; dal 3 giugno 1896 dal signor A. Marelli, il quale si dimise nell'ottobre 1901, ed ebbe una medaglia d'oro di benemerenza; dal 23 ottobre 1901 in poi dal cav. Lorenzo Bertolini.

Sezione Movimento e Trasporti.

A questa Sezione (che in origine si chiamava *Sezione Movimento*) si accenna la prima volta nella *Rivista* del marzo 1895, nella quale il Capo Sezione ing. Alberto Riva parla delle formalità e cauzioni doganali per gite all'estero.

Quando (13 novembre 1895) l'ing. Alberto Riva fu nominato vicedirettore generale, la direzione di questa Sezione venne affidata al sig. O. Fioroni e, dal 3 giugno 1896, al signor Stanislao Parboni (dimessosi, per ragioni di famiglia, in questi giorni), il quale assai si occupò (anche con numerosi ed opportuni articoli nella *Rivista*) del ramo dogane.

Lasciato il rag. Stanislao Parboni a dirigere la nuova *Sezione Dogane*, la *Sezione Movimento e Trasporti* fu affidata all'avv. Federico Guasti.

Sezione Dogane.

La *Sezione Dogane* (che era prima compenetrata nella *Sezione Movimento*) fu istituita nell'anno 1901, e fu diretta, come quell'altra precedente, dal rag. Stanislao Parboni.

In tema doganale, molteplici furono le pratiche di questa sezione, la quale ottenne notevoli facilitazioni dalla Direzione generale delle gabelle, che in tante occasioni diede al Touring prova di benevolenza e di sapiente liberalità.

Rag. Stanislao Parboni.

Oltre le facilitazioni per l'importazione temporanea del velocipede, il T. C. I. ottenne anche una importante concessione per la temporanea importazione in Italia dell'automobile mediante l'uso di quello speciale documento doganale conosciuto sotto il nome di *trittico* che ha fatto buona prova in più Stati e che consente all'automobilista di evitare lunghe e noiose difficoltà d'indole burocratico.

I soci del Touring furono ammessi al favore dell'esenzione del deposito doganale oltrecchè per l'entrata temporanea in Italia, anche per l'entrata in Francia, in Isvizzera, nel Belgio, in Russia e in Austria.

Ed altre questioni d'indole doganale vennero dibattute dai rappresentanti del Touring in riunioni e congressi, fra cui quella dell'unificazione delle formalità internazionali per il passaggio dei veicoli automobili da un territorio all'altro e specialmente dei permessi di circolazione.

Per dimostrare quale vantaggio ritraggono i soci del Touring dalle facilitazioni loro procurate dall'associazione, basti ricordare che nel solo anno 1904 l'esenzione di depositi doganali accordate ai soci del T. C. I. ammontò a L. 100 000!

Sezione Automobilismo.

Le stesse ragioni (che non hanno bisogno di spiegazione), le quali indussero a decidere i soci a trasformare (allargandone gli scopi e gli orizzonti) il *Touring Club Ciclistico Italiano* nel *Touring Club Italiano*, indicarono anche la necessità d'istituire, nell'anno 1901, questa sezione, che è stata affidata dapprima al Direttore Generale comm. Federico Johnson, e successivamente, in quest'anno, al dottor Gildo Guastalla.

Il Touring in poco tempo ha fatto più bene all'automobilismo di qualsiasi società sportiva d'Italia.

Inchieste, affiliamenti di *garages*, di meccanici provetti, nuovi profili con indicazioni di pendenze, un *Annuario* speciale per gli automobilisti, nuovi pali indicatori sono venuti ad aumentare le iniziative del sodalizio a favore dell'automobilismo.

Ma l'iniziativa principale, il provvedimento provvidenziale che ottenne tutto il plauso dei *chauffeurs*, fu l'impianto, organizzato dal Touring tre anni fa, di uno speciale servizio di rifornimento di benzina e lubrificanti nei principali punti di incrocio delle strade di grande comunicazione, non trascurando anche le piccole località eccentriche, ma turisticamente importanti.

Dott. Gildo Guastalla
Capo sezione Automobilismo.

L'opera del Touring in questo campo ben può dirsi provvidenziale perchè in ogni angolo d'Italia favorì l'acquisto diretto da parte dei negozianti della benzina e serve a far contenere i prezzi in limiti ragionevoli.

Da un anno questo servizio venne dal Touring sostituito con l'affiliamento dei negozianti di benzina, lubrificanti e carburo di calcio.

Sono 300 circa i rivenditori di benzina e lubrificanti, attualmente affiliati al Touring, in varie località d'Italia, ma saranno tra breve in numero molto maggiore. Presso di essi l'automobilista e il motociclista, soci del Touring, trovano condizioni di favore, essendo, tra l'altro, il rivenditore affiliato tenuto a vendere, ai soci del T. C. I., ad un prezzo non superiore a quello fissato col Touring in base alle condizioni e al consumo locale. Per ottenere ciò occorre una operazione semplice e rapidissima: Presentazione della tessera, vidimata dalla Direzione generale del Touring.

Solo pochi anni fa il viaggiare in automobile in Italia era, per le difficoltà del rifornimento del combustibile, una impresa arrischiata e riservata alle sole borse largamente fornite; oggi il turismo automobilistico sotto questo rapporto è in Italia così facile come nei paesi più progrediti nell'automobilismo.

Il Touring è altresì unito federativamente con tutti gli Automobili Clubs d'Italia, coi quali forma l'Unione Automobilistica Italiana. Gli Uffici dell'Unione Automobilistica Italiana sono presso il Touring.

Il Touring è pure in ottimi rapporti con tutti i Tourings Automobilistici esteri.

Sezione Alleanze.

Il Touring (come i simili sodalizi esteri) si propose sino dai suoi primi giorni di favorire i viaggi ciclistici non solo all'interno, ma anche all'esterno, e di affratellare fra di loro non solo i ciclisti d'Italia, ma bensì quelli di tutte le nazioni.

A tale proposito, nella *Rivista* dell'aprile 1895 si leggeva un comunicato colla firma del Direttore Generale signor Giulio Venino:

« Già da qualche tempo si stanno facendo trattative col Consiglio di amministrazione del *Touring Club de Belgique* e del *Touring Club de France* per gettare le basi di una Federazione Touristica Internazionale. Le trattative sono già a buon punto, perchè tanto col T. C. F. che col T. C. B. si è già stabilita — in via di massima — la perfetta reciprocità pel trattamento e per le facilitazioni tra i soci delle due Associazioni Touristiche suddette ed il T. C. C. I. ».

Dello stesso argomento, e nello stesso numero della *Rivista*, parla anche il Caposezione legale avv. I. Dell'Oro, il quale dice fra altro:

« Pare che anche le pratiche col Touring inglese e colla consimile associazione tedesca siano per dare ugualmente favorevoli risultati, onde ci è lecito sperare che tra poco tempo, per mezzo del T. C. C. I., tutti i ciclisti d'Europa saranno riuniti sotto una sola bandiera, non formando che una sola e grande famiglia ed i nostri soci dovunque vorranno andare si troveranno a loro agio come se fossero nel loro paese ».

I signori C. A. Citterio e avv. Ignazio Dell'Oro furono (24 aprile 1895) incaricati dal Consiglio delle ulteriori pratiche sull'argomento.

Avv. Cesare Agrati.

Nella seduta dell'11 dicembre 1895 il Consiglio aderiva in massima alla proposta del Touring Olandese per la costituzione d'una *Associazione Internazionale fra le Società Turistiche*, facendo voti che l'iniziativa riuscisse a buon esito; in quella dell'8 gennaio 1896 incaricava l'avv. Dell'Oro di far pratiche per ottenere la reciprocità di trattamento col Touring Club Danese; in quella del 29 gennaio 1896 approvava le proposte di reciprocità dell'*Allgemeine Radfahrer Union*.

Al secondo *Congresso Internazionale Turistico*, tenutosi a Lussemburgo dal 2 al 7 agosto 1898, era rappresentato, fra i 17 sodalizî, anche il T. C. C. I. a mezzo del signor professore Augusto Geisser di Regensburg, capo della sezione turistica dell'*Allgemeine Radfahrer Union*, e capo console per la Baviera del T. C. C. I. In quel congresso venne fondata la L. I. A. T., cioè la *Ligue Internationale des Associations Touristes*.

Al Congresso delle L. I. A. T. a Parigi (agosto 1900) il Touring Italiano venne rappresentato dall'avv. Cesare Agrati, che (assieme al vicedirettore generale ing. Alberto Riva), rappresentò il Touring anche al Congresso della L. I. A. T. a Bologna nel 1901, a quello di Parigi nel 1902, ed a quello di Amsterdam e all'Aja nel 1903. Al Congresso della L. I. A. T. a Vienna il Touring venne rappresentato dal capoufficio signor Luigi Cuneo Vidal.

Per coordinare questo lavoro venne istituita nel 1901 la *Sezione Alleanze*, della quale venne affidata la direzione all'avv. Cesare Agrati, dimissionario dal marzo 1904.

Sezione Stampa e Propaganda.

L'avv. Federico Guasti quando, il 23 ottobre 1901, lasciò (in causa delle sue molte occupazioni) il posto di segretario, continuò ad occuparsi della propaganda, cioè a far conoscere, anche col mezzo dei giornali, il lavoro del sodalizio, per procurargli in tal modo, a base non di parole, ma di fatti, soci ed appoggi.

Per il lavoro di propaganda, sia col mezzo dei giornali, sia in tutti gli altri possibili modi, fu istituita una speciale sezione, che a nessuno poteva essere affidata meglio che all'avv. Guasti.

E' nostro gradito dovere di ricordare qui con gratitudine, e ringraziare sinceramente, tutta la stampa d'Italia, a cui il Touring mai ricorse invano per far pubblicare i suoi comunicati, e che di continuo dedica parole di stima e di simpatia alle manifestazioni del Touring, che deve sopra tutto alla stampa italiana se ha potuto farsi conoscere così prontamente e largamente.

Due sezioni abolite.

SEZIONE SCIENTIFICA. — Nel primo numero della *Rivista* Romeo Carugati, Capo sezione scientifica, annunciava che questa (colla collaborazione di meccanici, chimici, ingegneri, medici) si proponeva di annunciare, esaminare, giudicare tutte le invenzioni, scoperte, innovazioni nel campo ciclistico, per segnalare ai soci le novità veramente pratiche ed utili.

Avv. Federico Guasti
Capo sezione Propaganda.

Sino al 14 marzo 1897 quella sezione fu diretta dal Carugati, e quindi, per qualche tempo, dal dott. Ferdinando Bezzi; dal 1899 al 1902 fu chiamata (forse più rettamente) *Sezione Meccanica*, e fu diretta dall'ing. Carlo Vanzetti; ma poi parve opportuno abolirla, perchè il lavoro di cui essa si occupava (lavoro ampio e svariato) fu assorbito, un po' alla volta, dalla *Rivista* la quale, col mezzo di persone competenti nei varî rami della meccanica, si occupa delle principali e più raccomandabili novità turistiche.

SEZIONE TECNICA. — Questa sezione, come si annunciava sino dal primo numero della *Rivista*, si proponeva i seguenti scopi: dare un elenco dei negozianti italiani di biciclette e delle marche rappresentate in Italia, con speciale menzione di coloro che concedono facilitazioni ai soci del Touring; dare pareri sul valore e pregi delle varie marche; dare l'elenco dei riparatori e meccanici, indicando specialmente quelli che offrivano facilitazioni ai soci; e si trovano infatti nei numeri successivi della *Rivista* lunghi elenchi di ditte, in molte città d'Italia, che offrivano ai soci del Touring sconti sui prezzi delle macchine, accessorî, riparazioni.

Cav. ing. Carlo Vanzetti.

Diressero questa sezione: il signor Enrico Luzzatto, dall'origine del sodalizio sino al 14 marzo 1897; l'ingegner Carlo Vanzetti sino al 20 aprile 1899; il cavaliere Giacomo Binaghi sino al 1902.

In quell'anno la sezione fu abolita, perchè il suo lavoro, come era avvenuto con quello della precedente, fu, un po' alla volta, assorbito dalla *Rivista* e dall'*Annuario*, o dall'ufficio, col mezzo del quale il Touring affilia, per la riparazione delle biciclette, motociclette, automobili, abili ed onesti meccanici, e *garages* per il ricovero e la evenuale pulitura e riparazione delle macchine.

L'*Annuario* pubblica l'elenco degli affiliati, e la *Rivista* reca in ogni suo numero le aggiunte che a quell'elenco si vanno facendo.

Sezione Fotografica?

Nella *Rivista* luglio-agosto 1898 il dott. Pietro Favari lanciava l'idea della istituzione della *Sezione Fotografica del Touring*. Della proposta si occupò il Consiglio nella seduta del 18 gennaio 1899; ed in quella occasione L. V. Bertarelli, plaudendo alla proposta Favari (che tendeva specialmente ad istituire al Touring una raccolta di fotografie di paesaggi e costumi), esprimeva l'idea di effettuare, col materiale raccolto, una esposizione fotografica circolante; le due proposte furono approvate; nella *Rivista* del marzo

seguente veniva pubblicato il *Programma dell'Illustrazione Fotografica del Touring*, e nella seduta del 22 marzo il Consiglio autorizzava la spesa di L. 5000 per lo sviluppo del programma nella *Sezione Fotografica*, di cui il dottor Favari si occupò poi amorosamente in varî numeri della *Rivista*.

Intanto, dello sviluppo di questa nuova attività del Touring cominciò ad occuparsi, con speciale amore, il Consolato di Bologna, che indisse nell' agosto del 1899 una gara fotografica, che non poteva riuscir meglio; e sempre più se ne occupava la *Rivista*, anche con articoli del signor Nico Barbieri di Bassano.

Nel 1902 il Touring aprì poi un *Concorso fotografico*, che ebbe esito insperato, e sul quale il dottor Favari scrisse, nella *Rivista* di gennaio del 1903, un brillante articolo.

Nel 1903, per dare una nuova spinta al sorgere di questa desiderata sezione, la *Rivista* cominciò a pubblicare articoli del suo speciale collaboratore per la parte fotografica, professore Rodolfo Namias, la cui competenza è da tutti conosciuta.

La sezione non potè, sino ad ora, venire regolarmente costituita; ma ciò avverrà, speriamo, fra poco, in base ad un programma vasto e pratico, al quale si sta lavorando.

Intanto si sta ordinando l'*Archivio fotografico*, del quale è un'utile appendice la raccolta di *Cartoline illustrate*.

Nel 1900 A. G. Bianchi proponeva nella *Rivista* che tutti i soci del Touring volessero cooperare alla raccolta di cartoline illustrate (paesi, monumenti, costumi, ecc.) che, ordinata topograficamente, avrebbe potuto costituire per il Touring un'utile fonte di studio.

La proposta ebbe esito assai felice; e, specialmente in quei primi mesi, le cartoline illustrate piovvero in quantità; ed esse, regolarmente conservate e disposte, formano al presente una raccolta (che va ogni giorno aumentando) di circa 10 000 cartoline.

I soci, nei loro paesi e nelle loro gite, vogliano ricordarsi di questa raccolta, ed aumentino questo patrimonio comune.

Altri consiglieri.

Fanno al presente parte del Consiglio, senza presiedere una speciale sezione, anche il dott. cav. Ettore Candiani, che si occupa specialmente del movimento dei forestieri; il comm. ing. Giovanni Silvestri, che, in rappresentanza del Touring, fu chiamato dal ministro dei lavori pubblici a far parte della commissione che compilò il regolamento per la circolazione degli automobili; l'ingegner Emilio Gola, che può dare preziosi consigli per quanto riguarda l'opera del Touring per il miglioramento delle strade; il cav. dott. Mario Badini, ottimo recente acquisto, che ha già portata di frequente la preziosa opera sua nel Consiglio ed in varie Commissioni.

Cav. dott. Mario Badini.

Cav. dott. Ettore Candiani.

Ing. Emilio Gola

Comm. Giovanni Silvestri.

I Sindaci.

Il controllo dell'amministrazione è fatto da tre sindaci, nominati d'anno in anno dall'assemblea generale dei soci.

I sindaci esaminano gli inventarî, bilanci, resoconti, sorvegliano di continuo l'amministrazione, verificano lo stato di cassa.

Sono attualmente sindaci il ragioniere Attilio Soffredi dal 1895; il ragioniere Romeo Riva dal 1897; il ragioniere Gino Turrini dal 1899.

Tutte le cariche sociali sono gratuite.

Rag. Romeo Riva.

Rag. Attilio Soffredi.

Rag. Gino Turrini.

I tre Sindaci.

Le Commissioni

Il lavoro del Touring venne, più rapidamente di quanto nessuno avrebbe potuto prevedere, variandosi ed allargandosi in modo tale, che si credette necessario di affidare lo svolgimento di qualche parte dell'immenso programma a speciali Commissioni, nelle quali si potessero chiamare degli specialisti e delle riconosciute competenze nei varî rami.

Ciò avvenne anche per un altro ordine di considerazioni.

Non bastava infatti indicare quale fosse la strada da un luogo all'altro, ma occorreva anche ottenere che quella strada fosse buona e bene conservata; non bastava piantare qua e là (nei limiti della piccola somma che il Touring avrebbe potuto dedicare a tale scopo) qualche centinaio di pali indicatori, ma occorrevano ed occorrono migliaia e migliaia di pali e cartelli; non bastava lavorare per l'affiliamento degli alberghi, ma bisognava anche cercar di migliorarli ove essi erano impossibili.

Tali lavori uscivano, per la spesa, dai limiti della potenzialità del Touring; e poichè tali lavori finiscono poi col riuscire utili non ai soli soci, ma a tutto il pubblico, era giusto che per compierli si ricorresse ad altre forze, ad altri appoggi, e si raccogliessero, da enti e da privati,

delle somme destinate a scopi speciali, d'un ordine determinato.

Ecco come e perchè sorsero le Commissioni alle quali verremo ora brevemente accennando.

Commissione per il miglioramento delle strade.

Ai lavori che sono ora in parte affidati a questa Commissione, la *Sezione Strade* pensava sino dai primi giorni della costituzione del Touring.

Essa pensò infatti sin d'allora che non le bastava il far conoscere le strade: voleva anche, nei limiti del ragionevole, che esse fossero libere ai ciclisti: ed ecco che nella seduta del Consiglio del 30 gennaio 1895, L. V. Bertarelli annuncia d'aver fatto pratiche presso la Deputazione Provinciale di Milano per avere la esclusività del viale a sinistra da Milano a Monza, aggiungendo che le pratiche erano giunte a buon punto; e nella seduta seguente (9 febbraio) si decide di far pratiche col nuovo Consiglio comunale di Milano per ottenere la libera circolazione delle biciclette sul corso Vittorio Emanuele anche dopo le ore 14. Presto l'orizzonte si allarga; e già nella *Rivista* del marzo 1895, dal Corso di Milano e dal viale di Monza si salta a Senigallia, e si annuncia che il viceconsole (carica poi abolita) di Senigallia ing. Teodorico Pattonico aveva disposte, a proprie spese, sulla *Via Flaminia*, sullo spazio di 40 chm., targhe segnanti le distanze chilometriche; primo embrione questo di quei *Cartelli Indicatori* che formano ora uno dei lavori più vasti ed importanti del Touring.

Conte Febo Borromeo
Presidente della Commissione pel miglioramento delle strade.

Ma non bastava ancora. Il dottor Favari, in un articolo pubblicato (col titolo *Touring e Strade* nella *Rivista* del maggio 1899) racconta che un socio gli disse:

« Dovreste fare qualcosa per le strade: non si può più viaggiare assolutamente. Fare delle guide è bene, ma se pensaste un po' al resto sarebbe meglio ».

Il dott. Favari poteva rispondere trionfalmente accennando a quanto il Touring faceva e si accingeva a fare anche in questo campo; e preannunciava intanto il concorso per un manuale sulla manutenzione delle strade, concorso che ebbe un esito così fortunato.

Infatti, nella *Rivista* di giugno del 1899, si apriva un *Concorso a premio per una memoria sulla manutenzione stradale*, col seguente tema:

« Esame critico dei principali sistemi vigenti per la manutenzione delle strade; esposizione del sistema che si dimostra più adatto ed attuabile per l'Italia (sia in generale, sia limitatamente a date condizioni locali di viabilità) in base ai criterî della maggior convenienza e della maggiore praticità; esposizione di tutte le norme che devono regolare la immediata applicabilità del sistema suggerito ».

Il giudizio sul concorso venne affidato ad una Commissione composta dei signori ing. Felice Poggi (Milano), ing. Felice Parona (Milano), ing. Giuseppe Chiodi (Milano), ing. Massimo Tedeschi (Torino), L. V. Bertarelli (Milano), ing. Luciano Casalini (Vicenza), ing. Bernardino Balsari (Oleggio).

Ben quindici furono le memorie presentate, e tre di esse furono dichiarate meritevoli di premio. Sono quelle dell'ing. Alfredo Biadene, ing. cav. Domenico Lo Gatto, ingegner Alfredo Rabbi, le quali furono pubblicate in un volume di oltre 200 pagine, assieme colla memoria (presentata fuori concorso) dell'ing. cav. B. Balsari (Milano, Abbiati, 1900; in vendita, a L. 2, all'amministrazione del Touring).

Nel luglio del corrente anno, allo scopo di accelerare ed intensificare un movimento della publica opinione in favore delle buone strade, illuminarla sul modo di risolvere i molteplici problemi stradali, e spingere gli enti interessati ad occuparsene ed a scioglierli, il Touring nominò una speciale e competente commissione che riuscì costituita come segue:

Presidente: Conte Febo Borromeo, Consigliere Provinciale di Milano.

Vice-Presidenti: Cav. L. V. Bertarelli, Capo-Sezione Strade del T. C. I.
Ing. Giuseppe Chiodi, Vice-Presidente del Collegio Ingegneri e Architetti di Milano.
Ing. Massimo Tedeschi, Direttore del giornale *Le Strade*, Torino.

Segretario: Prof. ing. Isnardo Carlo Azimonti, insegnante nel R. Istituto Tecnico Superiore di Milano.

Vice-Segretari: Ing. Emilio Beretta, Milano.
Ing. Emilio Gola, Milano.

Membri: Ing. Ettore Accenti, dell'Ufficio Tecnico Municipale di Milano.
Cav. Bernardino Balsari, Consigliere Provinciale di Oleggio (Novara).
Ing. Emilio Bernasconi, Milano.
Ing. Achille Binda, Capo-Sezione Strade aggiunto del T. C. I.
Cav. ing. Antonio Castiglione, Deputato Provinciale di Milano.
Ing. Tito Gonzales, dell'Ufficio Tecnico Municipale di Milano.
Dott. Gildo Guastalla, Consigliere del T. C. I.
Rag. Francesco Guazzoni, Milano.
Comm. Federico Johnson, Direttore Generale del T. C. I.
Comm. Cesare Mangili, Milano.
Ing. Urbano Marzoli, Milano.
Cav. Augusto Massoni, Presidente dell'Automobile Club Italiano di Milano.
Ing. G. B. Meda, Milano.
Paolo Meda, Vice-Presidente dell'Automobile Club Italiano di Milano.
Cav. ing. Domenico Oliva, Deputato Provinciale di Milano.
Cav. ing. Enrico Parona, Capo dell' Ufficio Tecnico Provinciale di Milano.
Rag. Erminio Parrini, Procuratore della Ditta Gondrand, Milano.
Comm. ing. G. B. Pirelli, Consigliere Provinciale di Milano.
Ing. Felice Poggi, Capo-Divisione all'Ufficio Tecnico Municipale di Milano.
Ing. Francesco Pugno, Consigliere Comunale di Milano.
Francesco Rocca, capitano di Stato Maggiore, Milano.
Ing. Alberto Riva, Vice-Direttore del T. C. I.
Comm. Giovanni Silvestri, Consigliere del T. C. I., Milano.
March. Camillo Soragna, Vice-Presidente dell'Automobile Club Italiano di Milano.
Cav. Innocenzo Vigliardi-Paravia, Segretario Generale del T. C. I.
Dott. Aldo Weillschott, Milano.
Alfredo Zaffaroni, Vice-Segretario del T. C. I.

Questa Commissione, quantunque costituita da pochi mesi, ha già studiato e pubblicherà presto due importanti concorsi a premi: uno per una *Monografia delle strade di una provincia* qualsiasi nel regno, a scelta del concorrente, l'altro per la compilazione d'un *Manuale Pratico ad uso degli stradini*.

Al concorso per le monografie stradali furono assegnate complessivamente L. 2800 di premi oltre a medaglie d'oro, d'argento e diplomi.

Il tempo utile per la presentazione dei relativi lavori scade col 31 luglio 1905.

All'altro concorso, per la compilazione di un manuale pratico ad uso degli stradini, furono assegnati premi per un valore di L. 1600 e un certo numero di medaglie d'argento.

Il tempo utile per la presentazione dei lavori scade col 31 maggio 1905.

Chi desidera più particolareggiate notizie, chieda lo speciale programma alla Direzione generale del Touring, che lo invia gratuitamente.

La Commissione per i Cartelli Indicatori.

Nella relazione (pubblicata dalla *Rivista* d'ottobre del 1895) della seduta del Consiglio 1° ottobre, si legge:

« *Bertarelli*, dietro richiesta di Gorla e di altri consiglieri, espone le proprie idee circa i cartelli indicatori, da parecchie parti richiesti. Una somma importante dovrebbe essere appostata in bilancio per dare a questo servizio un certo sviluppo contemporaneamente in tutta Italia. La cosa è per il momento prematura. Intanto studierà bene la questione e proporrà delle conclusioni prossimamente ».

Cav. Augusto Massoni Presidente della Commissione cartelli indicatori.

Nella seduta del 13 novembre successivo si riparla dell'argomento; si accenna di nuovo alle difficoltà finanziarie della costosa impresa; e si annuncia che, per cominciare pur su scala modesta, il Touring votò la somma di L. 500, l'ing. Alberto Riva offrì L. 300, ed il cavaliere Johnson L. 100.

Nella seduta del 18 dicembre 1895, avendo la sottoscrizione raggiunto le 1500 lire, il Consiglio decide l'impianto dei primi 100 pali; e nel numero dello stesso mese la *Rivista* pubblicava un articolo per dimostrare che i pali sono assai utili, ma che costano molto.

Il difficile lavoro venne affidato all'ing. Alberto Riva, coadiuvato dall'avv. Osvaldo Fioroni, segretario Sezione Strade.

Dal maggio 1899 il lavoro per i pali, come quello per le cassette e per le targhe, venne passato alla cancelleria affidata allora al rag. Arato Ardenghi.

Cortile nella sede attuale del Touring.

In seguito questo lavoro ebbe minore sviluppo; e la ragione di ciò viene esposta dai revisori dei conti sul bilancio del 1900, i quali scrivono (*Rivista*):

« In confronto di L. 1004,50 spese nello scorso anno, nel corrente esercizio si ebbero sole L. 299,67. Questa minore spesa è giustificata da una minore richiesta e dalla deliberazione presa negli ultimi congressi della L. I. A. T. che stabilisce la riforma dei cartelli sostituendo alle diciture attuali varî segni convenzionali, già sottoposti alla vostra attenzione nella *Rivista*. In vista di ciò il Consiglio direttivo ha creduto opportuno di limitare durante l'anno il collocamento dei cartelli stessi al minor numero possibile per potere poi attenersi alle deliberazioni prese nei congressi succitati. Nel 1901 il collocamento sarà ripreso con maggiore intensità in quei luoghi in cui si renderanno necessarî alla sicurezza dei ciclisti ».

Nella relazione ai soci sul bilancio consuntivo del 1901, la Direzione Generale annunciava di aver aperta un'inchiesta (raccomandata specialmente ai Consoli) per sapere in quali condizioni si trovassero i 300 cartelli sino allora distribuiti.

D'allora in poi i lavori vennero ripresi con maggior lena; e nel numero di maggio del 1903 la *Rivista* pubblicava, con varie illustrazioni, un articolo sui pali e cartelli indicatori, ed annunciava la nomina d'una speciale Commissione che si assumeva gentilmente l'incarico di occuparsi di questo argomento.

Tale Commissione, nominata il giorno 13 di quel mese, riuscì così composta:

Presidente: Cav. Augusto Massoni, Presidente dell'Automobile Club Italiano di Milano.

Vice-Presidente: Dott. Gildo Guastalla, Consigliere del T. C. I.

Membri: Rag. Arato Ardenghi, Capo Sezione Economato del T. C. I.

Luigi Brigatti, Economo dell'Automobile Club Italiano di Milano.

Cav. L. V. Bertarelli, Capo Sezione Strade del T. C. I.

March. Alfonso Ferrero Ventimiglia, di Torino.

Conte Giuseppe Fossati Reyneri, di Torino.

Oreste Gorla, Capoconsole Generale aggiunto del T. C. I.

Comm. Federico Johnson, Direttore Generale del T. C. I.

Enrico Maggioni, di Milano

Conte Leonardo Martinengo Villagana, di Brescia.

Paolo Meda, Vice-Presidente dell'Automobile Club Italiano di Milano.

Rag. Piero Moro, Capo Sezione Contabilità del T. C. I.

Conte Ludovico Taverna, Segretario Generale dell'Automobile Club Italiano di Milano.

Cav. Alfredo Rostain, Capoconsole del T. C. I. in Torino.

Dott. Aldo Weillschott, di Milano.

Primo lavoro di questa Commissione fu lo studio dei tipi dei cartelli (dimensioni, forma, colore, dicitura, segnali, ecc.) e dei sostegni (forma e lunghezza); e seguì il lavoro di propaganda specialmente presso le amministrazioni provinciali.

L'esito fu più che lusinghiero, perchè quasi tutte le 69 provincie risposero applaudendo all'iniziativa; e la maggior parte di esse offrì il proprio concorso morale e materiale votando sussidî, coll'invio di elenchi compilati delle segnalazioni necessarie nei varî territori, e coll'assumersi la messa in opera e manutenzione dei cartelli stessi, ecc.

I privati e le società risposero con eguale entusiasmo all'appello; cosicchè sino ad oggi si sono raccolte più di L. 13000 per i cartelli e pali indicatori.

Il lavoro di preparazione (studio e propaganda) richiese molto tempo; e malgrado questo necessario ed utile ritardo, a tutt'oggi vennero collocati, in meno di un anno, circa 500 cartelli del nuovo tipo, ed è già in corso d'esecuzione il lavoro di segnalazione in varie provincie, come Milano, Pisa, Venezia, Roma.

Commissione pel miglioramento degli Alberghi.

Il Touring ha nominato una speciale Commissione per il miglioramento degli alberghi; e non già degli alberghi di lusso delle grandi città, ma dei modesti alberghi delle città di provincia, delle borgate, delle vallate alpine, dai quali è ra-

gionevole desiderare un trattamento che risponda alle esigenze prime della vita moderna e ottemperi alle norme più elementari, in un coll'economia, del buon gusto e, soprattutto, dell'igiene.

Cav. ing. Giannino Ferrini Presidente della Commissione pel miglioramento degli alberghi.

Questa Commissione per il miglioramento degli alberghi non trascura nessuna occasione per diffondere tra gli albergatori la persuasione che gl'interessi loro sono in relazione diretta con quelli dei forestieri e che quanto migliore è il servizio da loro prestato tanto maggiore è il vantaggio che essi ritraggono; ed ha pubblicato un interessantissimo opuscolo, *Il Touring agli albergatori*, diffuso a migliaia e migliaia di copie, in cui appunto sono indicate quelle migliorie e quei perfezionamenti che la consuetudine e le esigenze della vita richiedono.

La Commissione è così composta:

Presidente:	Cav. ing. Giannino Ferrini, Delegato dal C. A. I.
Vice-Presidente:	Cav. Lorenzo Bertolini, Capo Sezione affiliamenti del T. C. I.
Segretario:	Ing. Antonio Ragnoli, dell'Ufficio del T. C. I.
Membri:	L. V. Bertarelli, Capo Sezione Strade del T. C. I.
	Ing. Achille Binda, Capo Sezione Strade aggiunto del T. C. I.
	Cav. prof. Ottone Brentari, direttore della *Rivista Mensile del T. C. I.*
	Ing. Carlo Carloni, gerente della Soc. An. Bender e Martiny, filiale di Milano.
	Rag. Marcello Caspani, dell'Ufficio del T. C. I.
	Ing. Emilio Clerici, gerente della Ditta ing. Edoardo Piatti, Colorificio, Milano.
	Dott. Pietro Favari, Capo Sezione Medica del T. C. I.
	Giovanni Forlanini, Delegato dall'Associazione Generale It. di M. S. fra Viaggiatori di commercio.
	Enrico Grugnola, proprietario dell'Albergo Italia in Milano.
	Ugo Maffioli, Delegato dall'Unione Nazionale Viaggiatori.
	Enrico Morandi, proprietario dell'Albergo del Commercio in Milano.
	Lodovico Sacchetti, proprietario dell'Albergo Nazionale in Milano, delegato dalla Società Italiana degli Albergatori.

Ora la Commissione sta organizzando una esposizione permanente (in un locale del Touring) di mobili ed utensili da consigliarsi ai piccoli alberghi.

Altre pubblicazioni del T.

La « Rivista ».

Il Touring, come è noto, venne ufficialmente istituito l'8 novembre 1894; ed il primo numero della *Rivista* uscì nel gennaio del 1895.

Nella seduta di Consiglio del giorno 13 dicembre 1894 era stato nominato un *Comitato di Redazione*, composto dei signori A. G. Bianchi, Romeo Carugati, T. E. Magnasco « per la parte letteraria », ed una dei signori nobile Luigi Guicciardi ed E. Broggi « per quella amministrativa ».

La *Rivista* era allora d'un formato assai più piccolo dell'attuale, e constava di sole 16 pagine, dalle quali 5 dedicate alla *réclame*. Le undici pagine di testo d'allora corrispondevano a forse tre delle pagine attuali.

In prima pagina si diceva (ciò che ora sarebbe inutile, perchè tutti lo anno) che cosa era il Touring, che si chiamava allora *Touring Club Ciclistico Italiano*; ed in grazia appunto di quel *Ciclistico* (che è poi sparito) il discorso era rivolto ai ciclisti, o velocipedisti, come allora si soleva dire più volentieri; e si diceva fra altro:

« Voi velocipedisti, che avete veduto nella vostra macchina non soltanto un elemento di *sport*, ma ne avete fatto il vostro mezzo di trasporto preferito, avrete dovuto tutti notare quante difficoltà ancora si oppongono a un uso più generale della bicicletta.

« Dal modo in cui le strade sono tenute, a quello in cui le ferrovie vi trattano, dalla mancanza di guide e di carte apposite, che vi facilitino i viaggi, alla ciclofobia che domina nei municipî e nei tribunali, avrete constatato che l'assenza d'un'organizzazione rende i viaggi spesso difficili e presenta inconvenienti gravissimi.

« E' a questa organizzazione che il *Touring Club Ciclistico Italiano* ha voluto provvedere ».

Il resto di quel primo numero è tutto occupato da comunicazioni ufficiali; e, oltre alle *Deliberazioni del Consiglio* (riportate nelle pagine 2, 3 e 4), vi si legge una serie di comunicati ufficiali, firmati dai titolari delle singole sezioni.

Nel terzo numero della *Rivista*, a proposito della Esposizione Ciclistica a cui il Touring partecipava, si leggono le seguenti caratteristiche parole:

« Sebbene la nostra *Rivista* non debba comunicare che ai soci le deliberazioni consigliari e partecipare ad essi tutte le comunicazioni ufficiali che li interessano, tuttavia crediamo nostro dovere segnalare ai numerosi soci residenti fuori di Milano questo nostro e vero reale successo ».

Abbiamo chiamate « caratteristiche » queste parole, perchè esse indicano chiaramente quale era in origine lo scopo, limitatissimo, della *Rivista*: quello di partecipare ai soci le deliberazioni del Consiglio e tutte quelle altre notizie ufficiali che potessero interessarli; e tale scopo era così rigorosamente limitato, che con quelle parole quasi si chiedeva scusa ai soci di parlare d'una notizia che, pure interessando il Touring, riguardava un fatto che avveniva fuori di quello.

Ora, come tutti possono vedere, si sono ampiamente allargati gli orizzonti della *Rivista*, la quale pur mantenendo, com'è più che naturale, il suo carattere di *Gazzetta Ufficiale del Touring*, aspira pure non solo a rendersi più utile ai soci, ma anche a diventare un organo di propaganda fra i non soci, per indurli a liberarsi da quel loro difetto... di non esser soci; e così avviene che se un giorno i soci ricevevano la *Rivista* perchè erano soci, ora (visto che la *Rivista* gareggia colle consorelle estere, ed è l'organo non solo del Touring, ma bensì di tutto il turismo), molti si fanno soci anche per poter avere la *Rivista*.

***

Dimessosi dal Consiglio il signor A. G. Bianchi, nella seduta del 4 dicembre 1895 il Consiglio affidava di nuovo la redazione della *Rivista* per il 1896 ai signori Carugati e Magnasco, e nominava il sindaco dott. Federico Guasti segretario di redazione.

Nella seduta del 24 marzo 1897 si decise di incaricare « la Direzione generale, e per essa il Segretario del Consiglio, Lorenzi, di raccogliere il materiale necessario per la pubblicazione ».

Ammalatosi il Lorenzi, nella seduta del 26 gennaio 1898 il Consiglio lo sostituì nelle mansioni di Segretario di Redazione della *Rivista* col Capo sezione strade L. V. Bertarelli.

Intanto la *Rivista* era andata gradualmente, insensibilmente modificandosi, allargandosi, perfezionandosi; e nella seduta del 18 gennaio 1899, in seguito ad una relazione di L. V. Bertarelli, venne dal Consiglio approvato il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio del T. C. C. I., sentita la proposta Bertarelli in merito alla trasformazione del *Bollettino* in una *Rivista* nteressante, con notiziario, informazioni di viaggi, ecc., delibera di affidare la compilazione della parte non ufficiale ad un incaricato speciale, il lavoro del quale sia riveduto e licenziato da un Consigliere incaricato ».

Tale decisione non ebbe, per allora, esecuzione; e nella seduta 20 aprile 1899 il Consiglio affidava la redazione della

Rivista ad una commissione composta dei consiglieri avvocato Cesare Agrati, dott. Piero Favari, dott. Guido Olivieri.

Questo « Comitato di redazione » si occupò infatti, con intelligente solerzia, per oltre un anno e mezzo, della compilazione della *Rivista,* nella quale, in quel periodo, vennero introdotti notevoli miglioramenti e varietà d' argomenti; ma nella seduta del 18 ottobre 1899 il direttore generale Johnson comunicava una lettera colla quale « i consiglieri Agrati e Olivieri dichiarano essere convinti, per l'esperienza degli scorsi mesi che, per la maggiore sollecitudine e per l'unicità d'indirizzo della *Rivista,* convenga affidarne la pubblicazione ad un solo direttore e non ad un comitato di tre consiglieri; e perchè intervenga al riguardo la decisione del Consiglio, presentano le loro dimissioni, pur dichiarando che continueranno la loro collaborazione per compilare il numero in corso ».

La decisione sull'argomento, dopo lunga discussione, venne dal Consiglio rimandata alla seduta del 29 novembre 1899; e fu allora stabilito di designare a redattore unico il consigliere dott. Piero Favari, che assunse il titolo di « Segretario di redazione » e come tale diresse la *Rivista* dal dicembre 1899 al settembre 1900.

In una relazione d'una seduta tenuta dal Consiglio nel settembre del 1900 si legge:

« Preso atto con vivo rincrescimento che il consigliere dott. Pietro Favari, per suoi impegni sopraggiuntigli, ha declinato l'incarico di redigere la *Rivista* mensile, lo si ringraziò per l'intelligente opera da lui prestata come Segretario della redazione.

« Venne affidato alla Direzione, che accettò, di provvedere come risulterà più opportuno per la futura redazione della *Rivista.*

Salone del Consiglio.

La *Rivista* aveva assunto ormai una tale importanza, e richiedeva un tale cumulo di assiduo lavoro, che non era più possibile pretendere che ad essa attendesse regolarmente un consigliere, e parve necessario di affidarla ad un incaricato speciale; il che avvenne sino dall'ottobre del 1900, quando la direzione della *Rivista* (sotto la sorveglianza della Direzione generale, e colla cooperazione dell'ufficio e di speciali collaboratori tecnici) venne affidata al prof. Ottone Brentari.

***

Le illustrazioni cominciarono tardi a far capolino nella *Rivista.*

Il primo ritratto (quello del compianto Giovanni Lorenzi) fu pubblicato nella *Rivista* febbraio-marzo del 1898; la prima vignetta (sulla esposizione di Como) in quella di giugno del 1899.

Giovanni Lorenzi
ex-segretario.

Per vedere un' altra vignetta, bisognò aspettare sino al numero di maggio del 1900, nel quale fu riprodotta la fotografia d'un gruppo di granatieri-ciclisti all'ossario di Custoza; in quello di giugno un articolo di L. V. Bertarelli descrivente una sua gita in Sardegna, è illustrato da sei piccole vignette; in quella di luglio troviamo il ritratto d' un altro morto, il compianto Carlo Magnaghi; in quella di agosto cinque piccole vignette illustrano un articolo del *dott. Ciclo* sulla Valle del Sagittario; in quella di settembre varie vignette e piante illustrano la descrizione di *Un' escursione sotterra* di L. V. Bertarelli; in quella di ottobre sette vignette illustrano un altro articolo dello stesso Bertarelli sulle *Meraviglie Sicule;* in quella di novembre cinque vignette illustrano un articolo di *Io Ciclo* (A. G. Bianchi) sull'imperatore Guglielmo e l'automobilismo militare, e sono presentati i tre primi modelli dei pali indicatori; ed in quella di dicembre un articolo di *o. b.* sul *Record cinegetico d'un Italiano* è abbellito da sette vignette. D'allora in avanti vignette e ritratti aumentarono sempre di numero e migliorarono di qualità.

***

Dal gennaio al dicembre 1895 la *Rivista* venne pubblicata dalla tipografia Fratelli Rivara, corso Garibaldi, 95;

dal gennaio al dicembre 1896 dallo stabilimento Colombo e Tarra, piazza Castello, 19;

dal gennaio 1897 al dicembre 1898 dalla tipografia Bernardoni di C. Rebeschini, via Rovello, 14-16;

dal gennaio 1899 al dicembre 1901 dalla tipografia G. Abbiati, vicolo Rovello, 2;

dal gennaio 1902 in avanti dalla tipografia Capriolo e Massimino, che dal 1903 ha trasportato il suo stabilimento, dalla via S. Pietro all'Orto, 16, alla via Francesco Guicciardini, 5.

Annuario.

Nella seduta del Consiglio del 4 marzo 1896 « si delibera d'invitare il Capoconsole Generale, il Capo Sezione Tecnica, il Capo Sezione Legale, il Capo Sezione Comfort a fornire i dati e le notizie necessarie per la compilazione dell'*Annuario* del 1896 ». La compilazione venne affidata alla Sezione Strade (perchè l'*Annuario* venne sin d'allora considerato quale un complemento delle guide); e L. V. Bertarelli presentava presto al Consiglio le prime copie dell'*Annuario* stesso.

Nella seduta del 4 novembre 1896 il Consiglio deliberava « la pubblicazione dell'*Annuario* pel 1897 incaricando il capo sezione comfort, Marelli, del lavoro di ordinamento

e compilazione ed il capo sezione strade, Bertarelli, di curarne la stampa mantenendo il tipo e la disposizione generale come nell'anno 1896 ».

Il 20 ottobre 1897 il Consiglio incaricò il Marelli della compilazione dell'*Annuario* anche per il 1898, ed il 12 ottobre 1898 dell'*Annuario* per il 1899.

A. Cesare Marelli.

Nella seduta del 20 ottobre 1899 il Marelli, che aveva atteso alla pubblicazione dei primi quattro annuarî, espose al Consiglio le sue idee sui perfezionamenti da introdurre nell'*Annuario* del 1900, al quale intendeva si dovesse dare uno sviluppo maggiore che a quelli degli anni antecedenti; e nello stesso tempo annunciava che le sue molte occupazioni non gli permettevano di assumersi ulteriormente l'incarico. Pregato dal Consiglio (che officiò il consigliere Olivieri ad associare l'opera e la competenza sua a quella del Marelli), non insistette nelle dimissioni; e il consigliere Olivieri, nella seduta dall'8 novembre, accettando l'incarico affidatogli, espose il programma concordato col Marelli per rendere l'*Annuario* ancora più utile che per il passato, e nel numero di maggio edl 1900 della *Rivista* dà ampia notizia delle innovazioni introdotte nell'*Annuario* del 1900.

La redazione dell'*Annuario* del 1901 era stata pure affidata al Marelli: ma ammalatosi questo, nel dicembre del 1900 furono provvisoriamente incaricati del lavoro il direttore generale Johnson ed il consigliere Bertarelli.

L'*Annuario* del Touring ha preso oramai un posto eminente fra le pubblicazioni del genere per la freschezza, l'interesse, la varietà, la esattezza e la copia delle notizie.

Nelle sue pagine sfilano cortei di cifre, s'infittiscono gli elenchi, s'inquadrano le tabelle, si snodano i diagrammi, s'affollano i dati, le notizie, gli appunti; s'inseguono e s'alternano le informazioni, i consigli, le note, le avvertenze.

L'*Annuario* va sempre più avvicinandosi alla mèta prefissasi dai suoi compilatori, che è quella di renderlo una vera enciclopedia turistica nazionale ed estera.

L'*Annuario 1896* è un volume di pag. 104, con prefazione di L. V. Bertarelli.

L'*Annuario 1897* è di pag. 128, con prefazione di A. C. Marelli.

L'*Annuario 1898* è di pag. 138, con prefazione dello stesso.

L'*Annuario 1899* è di pag. 164, con prefazione dello stesso.

L'*Annuario 1900* è di pag. 272, con prefaz. di Guido Olivieri.

L'*Annuario 1901* è di pag. 559, e porta nella prima pagina l'*Inno del Touring* di Lorenzo Stecchetti.

L'*Annuario 1902* è composto di due volumi: il primo di pag. 400, il secondo di pag. 608.

L'*Annuario 1903* è composto di tre volumi: il primo di pag. 298; il secondo di pag. 576; il terzo di pag. 620.

L'*Annuario 1904* è composto di un volume di pag. 696.

Dal 1901 in poi l'*Annuario* viene compilato dall'ufficio, che nel 1904 compilò pure l'*Annuario dell'Automobilismo* (un volume di 547 pagine) che si vende a L. 2,50 per i soci, a L. 5 per i non soci.

Pubblicazioni a pagamento.

Nella *Rivista* di gennaio di quest'anno, nel presentare la nuova edizione della *Guida della Lombardia* di L. V. Bertarelli, si diceva fra altro quanto segue, e che è necessario ripetere:

« Questa nuova edizione (lo ricordiamo subito), è a pagamento; non si spedisce gratuitamente a tutti i soci; ma si dà soltanto a quanti la pagano *a puro prezzo di costo*.

« Chi consideri spassionatamente la cosa, vedrà (se ama più il grande interesse generale del Touring, che il proprio piccolo interesse personale), che deve essere così, che non può che essere così. Nessun Touring estero dà *gratuitamente* ai suoi soci un numero di pubblicazioni uguale a quello che il Touring dà e darà ai suoi; e questo giustifica la meraviglia manifestata non solo dagli Italiani, ma anche dagli stranieri, i quali non sanno persuadersi che il nostro sodalizio, con una tassa così tenue, offra pubblicazioni così numerose, utili, costose. Ora vogliamo osservare che non sarebbe opportuno l'aumentare quella tassa (la cui tenuità è senza dubbio uno dei coefficenti del continuo aumento del numero dei soci); ma non si può, non si deve limitare d'altro canto l'attività del Touring, che desidera di sviluppare il suo programma senza limiti; e perciò, continuando la serie delle pubblicazioni *gratuite* per tutti i soci, ne va iniziando un'altra serie: quella delle pubblicazioni a pagamento.

« Su tale via il Touring entrò già coll'*Attraverso l'Italia*, che non si poteva di certo mandare in dono a tutti; continua ora, in misura accessibile ad un numero ben maggiore di borse, colla nuova edizione della *Guida della Lombardia*, che non si potrebbe mandare in dono ai soci senza pregiudizio di quelle regioni che non hanno ancora, nella raccolta delle nostre guide turistiche, il volume che le riguarda; su tale via il Touring continuerà colle *Guide delle linee ferroviarie*, che saranno messe in vendita a prezzi moderatissimi; e continuerà ancora in altre maniere, se troverà nei soci e nel pubblico il necessario appoggio ».

Ragioneria e redazione dell'*Annuario*.

Il successo avuto dalla pubblicazione (a pagamento) delle tre prime *Guide ferroviarie* fu così lusinghiero, che s'intraprese subito la compilazione d'altre sei di esse, che verranno tutte pubblicate entro quest'anno; e se anche queste,

come si spera, avranno lo stesso gradito incontro, si continuerà la pubblicazione sino a che saranno illustrate tutte le linee ferroviarie d'Italia.

Dell'*Attraverso l'Italia* (splendida pubblicazione, colla riproduzione fotografica di oltre 2000 fotografie di paesaggi, costumi, monumenti, e con testo di Ottone Brentari) non resta più alcuna copia, e vengono di continuo eccitamenti perchè l'opera sia ristampata e completata; e della nuova edizione della *Guida della Lombardia* e dell'*Annuario dell'Automobilismo* continuano ogni giorno le richieste, tanto che le edizioni di queste due opere saranno presto esaurite.

GUIDE FERROVIARIE. — Per quanto si diffondano e si perfezionino le biciclette e gli automobili, la maggioranza dei viaggiatori preferirà sempre le ferrovie; ed anche a queste ha voluto pensare il Touring, iniziando la pubblicazione d'una serie di guide descriventi le singole linee ferroviarie italiane.

Sala dello schedario.

Ciascuna guida descrive una linea di circa 150 chilometri; ed è fornita di carta geografica (appositamente eseguita dall'Istituto Geografico Militare), abbellita da numerose vignette (che riproducono i principali monumenti che si vedono lungo la linea, i ritratti dei principali personaggi dei quali si parla), e chiusa in elegante copertina policroma.

Le guide si pubblicano a gruppi di tre.

E' pubblicato il *I gruppo:*

1. Milano-Torino; 2. Milano-Bologna; 3. Milano-Verona.

Sta per essere pubblicato il *II gruppo:*

4. Milano-Genova; 5. Genova-Spezia; 6. Genova-Ventimiglia.

Il *III gruppo* già in stampa, attende solo la cartina dell'I.G.M.

7. Verona-Venezia; 8. Venezia-Bologna; 9. Bologna-Firenze.

Per altre guide sono già avviati i lavori.

Ogni guida costa cent. 50; i soci del Touring possono però avere franco di porto un intero gruppo di tre guide, inviando al Touring L. 1.

GUIDE DEI LUOGHI DI CURA. — I soci del Touring, veramente, stanno tutti bene, e non hanno bisogno alcuno dei luoghi di cura.

Ma il Touring pensa però anche a quelle parti dell'umanità sofferente che non ha ancora la fortuna di appartenere alla nostra Associazione, ed a quei soci sani, che devono accompagnare ai luoghi di cura i loro parenti ammalati; e perciò intraprenderà presto la pubblicazione di guide dei principali luoghi italiani di cura, considerati non solo come tali, ma anche come centri di gite e di escursioni.

Altre manifestazioni del T.

Escursioni.

La prima *escursione ciclistica* fra soci del Touring venne organizzata per il giorno 31 marzo 1895 (dal prof. Cottarelli e prof. Nigherzoli, Capoconsole e Console del Touring a Cremona) sul percorso Cremona-Codogno-Piacenza e ritorno (65 chm.). « Saranno — avverte l'avviso — inaugurate in corpo le nappine sociali ».

Il giorno 12 maggio 1895 si effettuò la prima gita organizzata dal Consolato di Milano sul percorso Milano-Seregno-Erba-Lecco; e si avvertiva che « a mente dell'art. 82 dello statuto, potranno intervenire alla gita i soci e le socie del T. C. C. I., nonchè i candidati, purchè presentati da un socio ».

In quello stesso numero della *Rivista* si leggeva pure:

« La Sezione di Legnano il giorno 15 ha compiuto una gita sociale, dalla sua sede, a Varese, alla quale parteciparono numerosi soci

« Si stanno pure organizzando gite a Lodi, Gallarate, ecc.

Nei numeri successivi si trova notizia di altre gite organizzate o progettate; ed il capo console generale signor Giuseppe Ricordi scriveva a tale proposito:

« E' fatta raccomandazione a che tali gite vengano preferibilmente dirette verso località, ove sianvi spettacoli della natura da ammirare od opere d'arte antiche e moderne da visitare, come castelli, ponti, nonchè stabilimenti od opifici ».

Peccato che tale raccomandazione, cento volte ripetuta, sia stata troppo di frequente dimenticata!

Passeggiate.

Cosa diversa dalle *escursioni* (come allora si chiamavano le *gite*) sono le *passeggiate ciclistiche* (come allora si chiamavano le *marce ciclistiche*), la prima delle quali (da Milano a Roma) fu organizzata da Federico Johnson, che ne aveva presentata la proposta (prima ancora che il Touring nascesse) alle società ciclistiche milanesi. Essa venne effettuata nel maggio del 1895, ed ebbe esito felicissimo.

Nel settembre dello stesso anno si effettuò, con pari successo, la passeggiata ciclistica Milano-Venezia e nel maggio del 1897 la Roma-Milano.

Indimenticabile resterà sempre la passeggiata ciclistica Milano-Torino (26 giugno 1898), eseguita da 275 ciclisti, divisi in quattro squadre, dirette da Bertarelli, Gavazzi, Johnson, Tarra.

Fra le più notevoli passeggiate ciclistiche (che assunsero un intento ancora più alto e patriottico delle precedenti), ricorderemo quella in Sardegna (1901) organizzata dal Consolato di Roma del Touring, diretta dall'on. Attilio Brunialti; quella nel Cadore e Trentino (1901) in onore di Federico Johnson; quella in Sicilia (1902), diretta dal capo console di Roma, on. Attilio Brunialti, e dal capo console di Palermo, onorevole Giuseppe di Scalea; quella (1902) sui campi di battaglia, organizzata dal Consolato di Bologna, e diretta dal capo console, dottor Olindo Guerrini.

Gite ciclo-alpine.

Altro merito del Touring e più specialmente di Federico Johnson, si è l'organizzazione delle gite ciclo-alpine, le quali dimostrarono che, se l'amore per la bicicletta può distogliere dieci giovani dall'amore per l'alpinismo, d'altra parte ne mette mille nella possibilità di avvicinarsi alla montagna e di salire i monti.

La prima fu la gita Alagna-Macugnaga nel 1898; la seconda al Passo della Maloja, Piz Languard, Passo della Bernina, nella quale una comitiva di ciclisti fu condotta a 3266 metri; la terza, nel 1902, da Torino per il Moncenisio a Ginevra; la quarta, nel 1903, al Monte Rosa.

Convegni.

Nella *Rivista* del maggio 1895, il capo console generale signor Giuseppe Ricordi, dando notizia di alcune escursioni compiute, scrive

« Raccomandiamo a tutto il Corpo Consolare perchè, specie nell'attuale stagione, vengano organizzate delle gite fra i soci delle singole sezioni, aventi preferibilmente la meta in località ove già risiedono altre sezioni del T. C. C. I. ».

Ecco il primo germe dei convegni!

La prima riunione che abbia avuto il nome di *convegno* è quella di Bologna, maggio 1896, colla sua brava sfilata, *vermouth* d'onore, banchetto, con un brindisi in versi di Olindo Guerrini. Gli intervenuti furon 300.

Il primo *convegno* ufficiale (del quale si parlava da un pezzo), fu quello tenutosi a Milano il 28 giugno 1899, organizzato direttamente dalla Direzione generale su proposta del Comitato di Milano.

Sala per le associazioni e le informazioni.

Un altro importante convegno (a cui nella *Rivista* si diede il nome di *congresso*) fu quello tenutosi a Milano il 22 maggio 1897, in occasione della passeggiata Roma-Milano.

Notevole fu pure il convegno 16-17 marzo 1898 a Firenze, in occasione delle feste in onore di Amerigo Vespucci e Paolo Toscanelli.

In seguito i convegni, organizzati non più dalla Direzione generale, ma dai Consolati, si moltiplicarono... e non si rassomigliarono; e nella seduta del 15 novembre 1899 il Consiglio, in seguito ad alcune osservazioni del socio G. Caimi, allora a Genova (il quale credeva opportuno che la Direzione riprendesse l'organizzazione dei convegni), discusse a lungo sull'argomento, senza prendere però in proposito concrete deliberazioni.

Sull'argomento il Consiglio ritornò nella seduta del 13 dicembre 1899, ed approvò allora a voti unanimi il seguente ordine del giorno:

« Sulla proposta di disciplinare i Convegni turistici, il Consiglio, ritenuto che l'esperienza dello scorso quinquennio ha dimostrato essere utile lasciare alla libera iniziativa dei Consolati l'indire quei convegni che essi ritengono opportuni per l'incremento della causa turistica, e della cui riescita essi sentono di assumere la responsabilità; riaffermando la propria simpatia per questi convegni, ai quali sarà ben lieto di dare il suo cordiale appoggio come per l'addietro, passa all'ordine del giorno ».

Gli anni passarono, ed i convegni si moltiplicarono; e nella relazione della Direzione generale sull'andamento morale e finanziario del Touring durante il 1902, si legge fra altro:

« Di *Convegni* ci fu una rifioritura rigogliosa, tanto rigogliosa da parere eccessiva... Ma poichè da più parti erano insorte, e giunte alla Direzione, voci che accennavano ad inconvenienti, i quali lascierebbero temere che i Convegni, anche per effetto del loro troppo moltiplicarsi, della preparazione talvolta deficiente, vadano in più occasioni perdendo i primieri loro elevati scopi turistici, il Consiglio considerò l'opportunità di regolare meglio queste manifestazioni... e saranno fra poco emanati opportuni provvedimenti ».

Qualche inconveniente verificatosi anche quest'anno qua o là, rende sempre più necessarî i predetti provvedimenti.

Intanto la Direzione — fatta accorta delle difficoltà di tener dietro all'organizzazione di tanti convegni — ha provveduto col dividerli in due categorie: *generali*, organizzati d'accordo colla Rappresentanza Centrale, e considerati perciò come « convegni ufficiali del Touring », e *locali* o *regionali*, sotto la responsabilità dei singoli Consolati.

Nel convegno di Ferrara del 1902, con un poetico discorso di *Jolanda*, l'illustre scrittrice, venne inaugurato un magnifico gonfalone, cavalleresco omaggio al ciclismo femminile, che ricevette poi il secondo battesimo nel convegno di Roma, nelle indimenticabile riunione alle Terme di Caracalla, con un discorso della signorina Brunialti (figlia del capoconsole comm. Attilio Brunialti), la quale s'augurò che il primo vessillo si arricchisca di stemmi e di nomi amati e gloriosi e diventi simbolo di concordia e di pace.

In successivi convegni furono aggiunti a quel vessillo i nomi e gli stemmi di Ascoli Piceno, Modena, Siena.

Congressi.

Il primo vero *Congresso* del T. C. C. I. fu quello tenutosi a Torino il 27 giugno 1898, in occasione del Convegno Ciclistico Nazionale.

Stand del Touring all'Esposizione di Brescia.

In quell'occasione si discusse, fra altro, la proposta del conte Cavazzocca di Verona (accettata dal Consiglio) di cambiare il nome di *Touring Club Ciclistico Italiano* in quello di *Touring Club Italiano.*

Per il Consiglio riferì Bertarelli; Capponi Trenca parlò in favore; e parlarono contro Ulivi e Avogadro di Cerrione di Torino, Brunialti di Roma, il capitano Angherà allora a Bologna, e Pardo di Roma, un cui ordine del giorno fu approvato a grandissima maggioranza.

La questione però non morì. Nella *Rivista* di maggio del 1899 si legge il seguente articolino:

« Il nostro sodalizio creato in un momento in cui il turismo si esplicava più specialmente, più largamente, più popolarmente a mezzo della bicicletta, porta la *sigla T. C. C. I.* Oggi, in cui l'automobilismo tende a svilupparsi in proporzioni prima neppur sognate, credete opportuno conservare la sigla, o *cancellare un C.* (ciclismo) dal nostro emblema? ».

Visto l'esito del *referendum*, quando, nel 1900, si trovò opportuno di proporre all'assemblea generale ed al voto dei soci, alcune modificazioni dello statuto, si mise come prima di esse quella di mutare il *T. C. C. I.* in *T. C. I.*; e dalla votazione seguita all'assemblea dei soci del 25 marzo 1900, risultò che di 1929 schede valide, 1843 approvavano, come le altre, anche quella modificazione; e perciò la *Rivista* del giugno 1900 non si chiama più *Rivista Mensile del Touring Club Ciclistico Italiano*, ma semplicemente *Rivista del Touring Club Italiano.*

Il secondo vero *Congresso* fu quello tenutosi a Brescia il 28 agosto di quest'anno, e di cui dà relazione la *Rivista* di ottobre.

Concorsi.

Il Touring è un grande eccitatore di energie. Esso ha indetto numerosi concorsi di ogni genere, ai quali hanno partecipato tecnici, scienziati, letterati, artisti.

Ricordiamo i concorsi per una memoria sulla manutenzione stradale, per le monografie turistiche, per le monografie riflettenti le norme doganali e dei trasporti, concorsi fotografici, concorsi di letteratura turistica (descrizione di gite e viaggi), gare poetiche, ecc.

Ogni concorso venne indetto con premi speciali.

Presto, come abbiamo già detto, saranno banditi due nuovi ed interessanti concorsi: uno per il miglioramento delle strade, l'altro per l'istruzione degli stradini. Di tali concorsi vogliamo qui specialmente ricordare quello che fruttò al sodalizio l'ormai famoso *Inno del Touring.*

Il periodico ebdomadario *La Domenica del Corriere*, nel marzo del 1900, indisse un concorso a premî per una poesia che, musicata, avrebbe dovuto essere l'*Inno del Touring.*

La commissione (presidente Arrigo Boito, relatore Piero Favari) a cui fu deferito il giudizio sul concorso, trovò opportuno di non assegnare alcun premio; ed il concorso venne riaperto; e questo ebbe esito fortunatissimo, perchè in esso fu premiato l'inno di Lorenzo Stecchetti (Olindo Guerrini), che ha per motto *Vi et mente,* ed esprime l'omaggio che il turista entusiasta rivolge alla patria.

Il Consiglio, nella sua seduta del 4 luglio, inviava al dott. Guerrini il seguente telegramma:

« Col motto *Vi et mente* avete scolpito il programma del Touring. Coll'inno al lavoro, alle aspirazioni del sodalizio, date la gloria e versi che non morranno. Grazie, avanti, avanti! ».

Esposizioni.

Sino dai primi mesi della sua esistenza, nel marzo del 1895, il Touring si presentava ad una esposizione, cioè alla *Prima Esposizione Ciclistica Internazionale* a **Milano**, esponendo l'elenco dei soci, statuti stampati, distintivi, placche per gli alberghi, cassette di soccorso.

Ecco l'elenco dei premî sino ad ora riportati alle Esposizioni dal Touring:

1\. — MEDAGLIA, *Prima esposizione nazionale ciclistica;* Milano, 1895.
2\. — MEDAGLIA, *Seconda esposizione nazionale ciclistica;* Milano, 1896.
3\. — DIPLOMA DI MEDAGLIA D'ORO, *Esposione generale italiana ed internazionale di elettricità;* Torino, 1898.
4\. — DIPLOMA D'ONORE PER MOSTRA TURISTICA, *Esposizione generale umbra;* Perugia, 1899.
5\. — DIPLOMA D'ONORE, *Allgemeine Deutsche Sport Austellung;* Monaco, 1899.
6\. — DIPLOMA DI GRAN PREMIO, *Esposizione d' igiene in Napoli;* maggio ottobre, 1900.
7\. — GRAN PREMIO DI MEDAGLIA D'ORO PER PUBBLICAZIONI TURISTICHE, *Esposizione campionaria internazionale;* Foligno, 1901.
8\. — MEDAGLIA D'ORO, *Esposiz. generale italiana;* Torino 1900.
9\. — DIPLOMA D'ONORE, *Esposizione Varesina;* 1901.
10\. — MEDAGLIA D'ORO, *Esposizione di Lodi;* settembre 1901.
11\. — DIPLOMA D' ONORE, *Esposizione didattica di Vercelli;* luglio-agosto 1902.
12\. — DIPLOMA D'ONORE, *Esposizione internazionale dell'automobile e del ciclo;* Torino, 1902.
13\. — GRAN DIPLOMA D' ONORE, *Esposizione internazionale di sport;* Pietroburgo, 1902.
14\. — DIPLOMA D'ONORE, *Esposizione regionale di Udine;* settembre 1903.
15\. — DIPLOMA DI BENEMERENZA, *Mostra artistica Pro emigratis;* Milano, maggio 1903.
16\. — DIPLOMA MEDAGLIA D' ORO PER L' ELEGANZA DELLO STAND, *Prima esposizione internazionale d'auto mobili;* Torino, 1904.
17\. — MEDAGLIA D'ORO DI BENEMERENZA, *Prima esposizione internazionale d'automobili;* Torino, 1904.
18\. — MEDAGLIA D'ORO DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, *Esposizione internazionale d'automobili;* Torino, 1904.
19\. — GRAN DIPLOMA D' ONORE, *Esposizione internazionale regionale di Brescia;* 1904.
20\. — GRAN MEDAGLIA D'ORO DEL MINISTERO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE, *Esposizione nazionale materiale turistico;* Bologna, 1904.
21\. — DIPLOMA DI BENEMERENZA, *Esposizione nazionale materiale turistico;* Bologna, 1904.

La Società italiana degli albergatori ed i suoi rapporti al Touring.

La Società italiana degli albergatori fu fondata in Como il 4 giugno 1899, fra proprietarî, gerenti e direttori d'alberghi e basta accennare allo scopo principale della Società stessa per comprendere la ragione per cui il Touring ha voluto che la rappresentanza locale di essa fosse presso la sua sede. Infatti ecco l'articolo dello Statuto:

La Società ha per iscopo di promuovere e favorire il movimento dei forestieri in Italia, mettendo in opera i mezzi migliori e più adatti per far conoscere ed apprezzare all'estero le attrattive del paese, per denunziare a chi di ragione e far cessare gli inconvenienti che possono recare molestia ed essere sgradevoli ai forestieri.

Cav. Federico Fioroni.

Per riuscire più facilmente al conseguimento di tali scopi, la Società ha provveduto alla costituzione di sezioni regionali nelle regioni o città dove risiede un conveniente numero di soci. Esiste quindi una sezione regionale Lombarda e dei Laghi, una sezione Ligure, la sezione Veneta, quella Toscana, di Roma, di Napoli, ecc. Presidente della Società è il cav. Federico Fioroni, proprietario dell'Hôtel de Londres a Genova; presidente della sezione Lombarda, che ha la sede presso il T., è il comm. Spatz Giuseppe, proprietario del Grand Hôtel Milan in Milano.

Il presidente Fioroni copre l'alta carica dall'epoca della fondazione e quindi da più di cinque anni, e il numero dei soci è di oltre 400 divisi nelle seguenti sezioni:

Sezione		
Sezione Ligure	- *presidente*:	sig. C. Borgarello
„ Lombarda e dei laghi	- „	„ comm. Giuseppe Spatz
„ di Firenze . . .	- „	„ Carlo Bonazza
„ di Roma . . .	- „	„ cav. Ernesto Delvitto
„ di Napoli . . .	- „	„ cav. Alfredo Campione
„ di Venezia . . .	- „	„ cav. Walter
„ di Torino . . .	- „	„ Aventino Borgo
„ di Bologna . . .	- „	„ Guido Baglioni

I nobili e patriottici intenti, che hanno tanti punti di contatto con quelli del Touring, e il desiderio vivissimo che questi contatti si estendano ai soci delle due associazioni, perchè ne derivi un maggiore affiatamento e un'amichevole colleganza; l'essersi occupato il Touring, insieme ad una rappresentanza della Società degli Albergatori, di compilare e pubblicare studî, riflessioni, e suggerimenti per il miglioramento degli alberghi specialmente in provincia e nelle regioni di montagna (e qui giova ricordare che il vicepresidente di quella commissione speciale è il cav. Lorenzo Bertolini, Capo sezione affiliamenti al T.); il fatto infine che la grande Associazione francese degli albergatori è nata ed è cresciuta in seno al Touring Club de France, costituiscono una tale comunità di aspirazioni, stabiliscono una tale serie di frequenti contatti, che nacque la simpatica idea della avvenuta unione anche per il fatto che entrambe le società godono della provata e valida cooperazione di medesime persone. E così le due società, appoggiandosi ed unendosi in un'affinità di scopi, si scambiano i reciproci migliori elementi, fornendo da una parte buoni e fedeli soci al Touring, e dall'altra offrendo le migliori garanzie per il servizio di affiliamento, da poco inaugurato su nuove basi che abbiamo non più speranza, ma la convinzione sincera di ritenere solide e durature.

Comm. Giuseppe Spatz.

A completare i dati che dimostrano i gradi di affinità tra le consorelle ecco un interessante raffronto:

Touring Club Italiano.	Società Italiana Albergatori. Sezione Lombarda.
Comm. F. JOHNSON, *Direttore generale*, socio onorario della Soc. Italiana Albergatori.	Comm. GIUSEPPE SPATZ, *Presidente*, socio vitalizio del Touring Club Italiano.
BERTOLINI cav. LORENZO, capo sezione affiliamenti, vice presidente della Commissione pel miglioramento alberghi.	BERTOLINI cav. LORENZO, Alb. Europa, consigliere.
MORANDI ENRICO, socio ed affiliato, cat. *B*, membro della commissione pel miglioramento alberghi.	MORANDI ENRICO, Alb. Commercio, consigliere.
CLERICI cav. BASSANO, socio del T.	CLERICI cav. BASSANO, Alb. de France, consigliere.
COLLEONI cav. VITTORIO, socio ed affiliato, cat. *B*.	COLLEONI cav. VITTORIO, Hôt. Plinius, consigliere.
GALLIA CARLO, socio del T. ed affiliato, cat. *B*.	GALLIA CARLO, Hôt. du Nord, direttore.
BRUNELLI L., socio del T.	BRUNELLI L., Hôt. Excelsior, Varese, vicepresidente.
GRUGNOLA ENRICO, socio del T., membro della commissione pel miglioramento degli alberghi.	GRUGNOLA ENRICO, Alb. Italia, segretario.
BELLINI FRANCESCO, socio del Touring.	BELLINI FRANCESCO, Hôt. Terminus, cassiere.
CASPANI rag. MARCELLO, degli uffici del T. e membro della commissione pel miglioramento alberghi.	CASPANI rag. MARCELLO, segretario d'ufficio.

Poteva con elementi simili non avvenire quel che è avvenuto?

Quel che riceveranno i soci del Touring nel 1905.

Durante il 1905 i soci del Touring riceveranno gratuitamente la *Rivista*, l'*Annuario*, la *Guida delle Puglie*, la *Carta del confine italo-francese*, qualche *Monografia*.

Facciamo osservare:

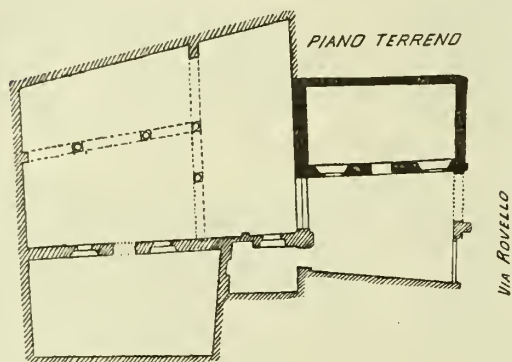
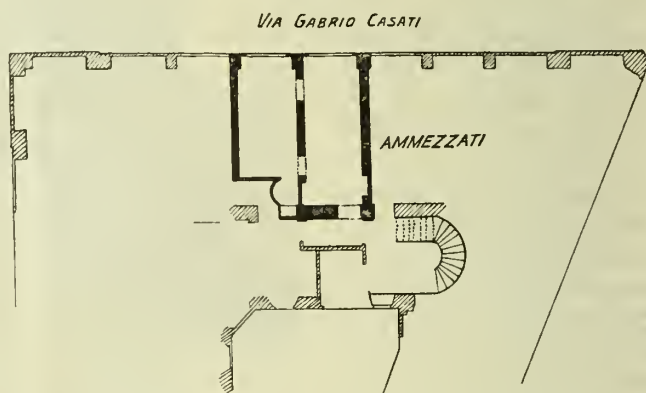
1. Che la *Rivista* (un fascicolo al mese, di oltre 32 pagine, con numerose illustrazioni, tutte originali) avrà un valore commerciale di almeno	L.	5 —
2. Che l'*Annuario*, un volume di circa 700 pagine di stampa fittissima, per i non soci sarà messo in vendita a	»	4 —
3. Che la *Guida delle Puglie*, ricchissima di dati chilometrici ed antimetrici sulle strade di quella regione e di numerosi profili, sarà messa in vendita per i non soci a	»	4 —
4. Che la *Carta del confine italo-francese* si venderà a	»	2,50
5. Che le *Monografie* avranno un valore commerciale di almeno	»	2 —
Totale . . .	L.	17,50

La tessera del Touring, oltre al servire di riconoscimento presso gli uffici postali, offre i seguenti altri vantaggi: il 20 per cento di sconto sulle pubblicazioni dell'Istituto Geografico Militare; il 30 per cento sui Laghi Maggiore, di Como, di Iseo, di Garda; sconti diversi in alberghi, ristoranti, luoghi di cura, di bagni; prezzi ridotti nell'acquisto della benzina, lubrificanti, delle Guide Baedeker, Joanne, Brentari, ecc., ecc., di cui la nota si trova nell'*Annuario*; uso gratuito delle cassette di riparazione; passaggio senza deposito di dazio alla dogana austriaca, svizzera e francese.

Dunque? Dunque il socio, pagando L. *6* di quota, riceve *gratuitamente* un numero di pubblicazioni del valore minimo commerciale di L. *17,50*; e ciò senza contare tutti gli altri vantaggi morali e materiali di cui godono i soci del Touring.

Conclusione? Per ogni buon cittadino il farsi socio del Touring è un *dovere*: per ogni persona intelligente è una *speculazione*.

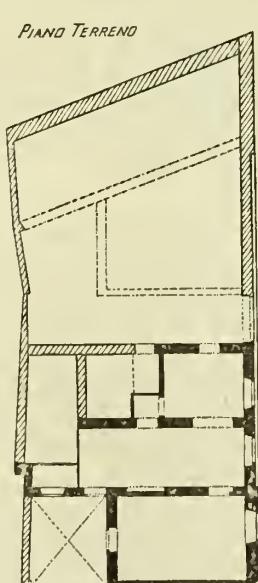
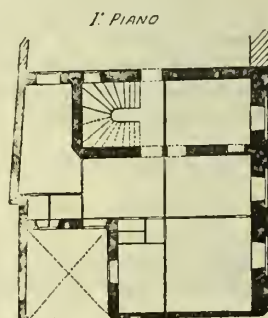
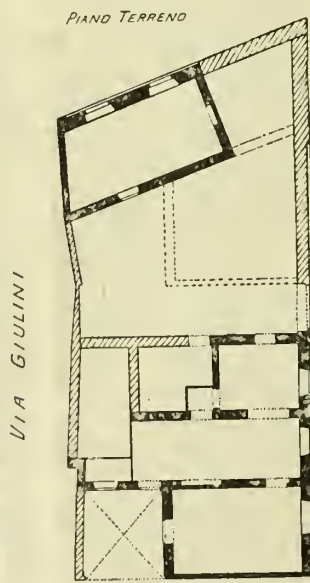
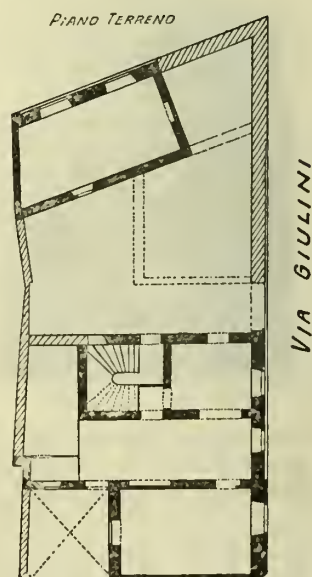
Lo sviluppo degli Uffici del Touring

La prima sede sociale, molto modesta ed angusta, venne stabilita in via Rovello, n. 6. « Mi par ieri — scriveva A. G. Bianchi nel 1896 nell'*Illustrazione Italiana* — allorchè nel

I.ª Sede — Anno 1894
Via Rovello N.º 2. mq. 27

II.ª Sede — Anno 1895-96-97
Via Gabrio Casati N.º 4 mq. 40

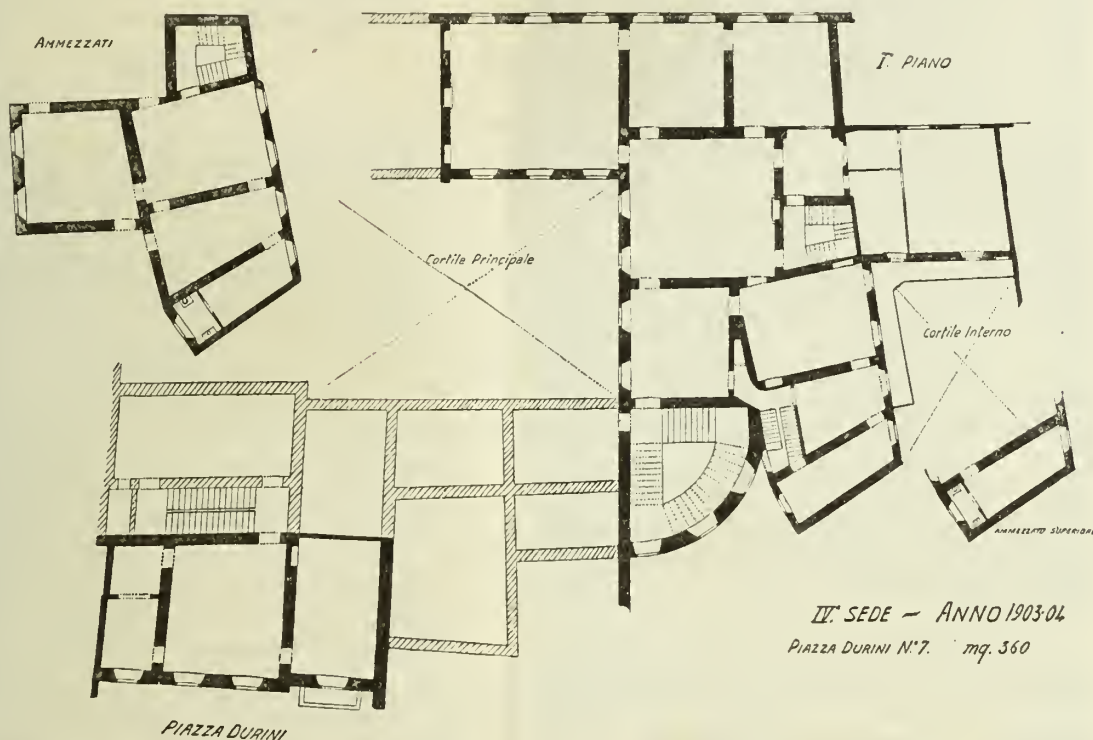
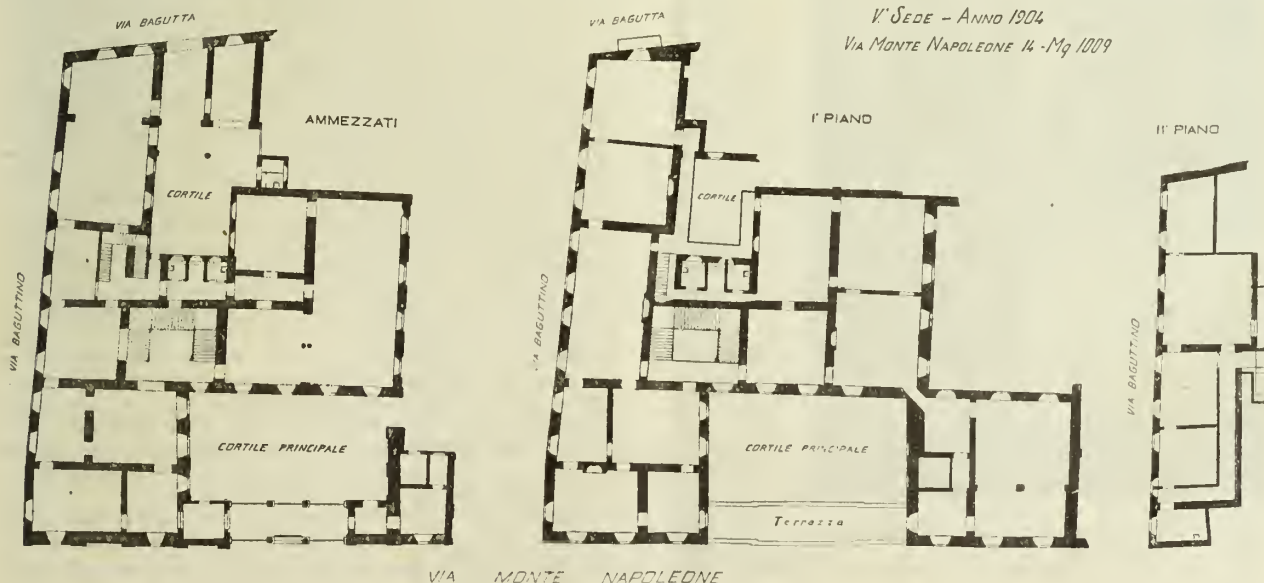
novembre 1894, in una sala dell'Albergo degli Angioli, ci raccoglievamo in una cinquantina per gettare le prime basi dell'Associazione; una più numerosa seduta venne qualche tempo dopo all'Hôtel Continental, e finalmente, prima che il 1895 suonasse, il Touring poteva dirsi costituito. La sua prima sede a Milano fu una modesta cameretta che serviva di anticamera, di sala da ricevimento e da ufficio ».

Ma già nella *Rivista* dell'aprile 1895 si legge:

« L'attuale sede essendo troppo ristretta, a datare dal 1° giugno, l'Amministrazione del T. C. I. verrà trasferita in via Gabrio Casati, n. 2 (angolo via Dante), p. I ».

Nella seduta del 2 dicembre 1896 il Consiglio, riconosciuto che i locali erano di nuovo divenuti « insufficienti ai bisogni dell'Associazione », decide di cercarne altri più opportuni: e dal 1° aprile 1897 la sede sociale venne trasportata in via Giulini, n. 2. Ma anche quei locali (per quanto aumentati, fin

III.ª Sede — Anno 1897-98
Via Giulini N.º 2. mq. 67

III. Sede — Anno 1898-99
Via Giulini N.º 2 mq. 95

III.ª Sede Anno 1899-1900-1901
Via Giulini N.º 2 mq. 175

che fu possibile, nella casa stessa) si dimostrarono, coll'incessante progredire del Touring, insufficienti; e dal 29 settembre 1901 la sede del Touring venne trasportata nella Casa Barbò, piazza Durini, 7.

L'aumento del numero dei soci, ed il conseguente bisogno di ampli locali, andarono aumentando oltre ogni più rosea previsione; e perciò dall'estate del 1904 il Touring ha la sua sede nel Palazzo Taverna, in via Monte Napoleone, n. 14.

Per dare un'idea dei locali ora occupati dagli uffici del Touring, abbiamo intercalato in questo numero della *Rivista* la riproduzione delle fotografie di alcuni degli ambienti della sede, e diamo qui le piante della prima, seconda, terza (allargata tre volte), quarta e quinta sede del Touring.

Diamo pure la facciata delle cinque successive sedi del sodalizio, rimandando, per la descrizione della prima ai « Ricordi » di Oreste Gorla e di altri ex-consiglieri, che rammentano con affetto il nido da cui il Touring moveva le ali per il suo alto volo.

RICORDI E PENSIERI

Abbiamo desiderato che alla compilazione di questo numero (che deve essere un ricordo ed un riassunto delle speranze, ideali, opere del Touring, ed una prova delle simpatie dalle quali si sente circondato ed incoraggiato) concorresse il massimo numero possibile di soci.

Volemmo che di quanto il Touring si proponeva e sperava parlassero coloro che sorressero i primi passi del sodalizio, come membri del Consiglio al quale più non appartengono; e che di quanto il Touring fa ed è parlassero i membri del Corpo Consolare, sparsi per il mondo.

Da questi *ricordi*, da questi *pensieri*, balza il confronto fra quanto il Touring era ed è, e brilla la predizione di quanto esso sarà in avvenire.

Ricordi

Bezzi

(già Caposezione scientifica).

Ammirato della rigogliosa vita del nostro Touring, assurto a tanta altezza, mi vien fatto di pensare ai fattori di sì grande prosperità e mi domando quale è il segreto del successo:

Valore di uomini.

Virtù di organizzazione.

Da un lato, l'associazione di singoli anzichè di collettività, l'accentramento ed i nobili intenti di educazione civile che costituiscono il carattere veramente nazionale del sodalizio.

Prima sede del Touring in un cortile di Via Rovello, 9.

Dall'altro l'attività costante, premurosa, febbrile della Direzione e dei Consolati. Per qualche tempo ho visto da vicino la meravigliosa macchina in funzione; e poichè so per prova quanto, in ogni campo, costino i successi, sento di dover rendere omaggio agli strenui ed infaticabili lavoratori, artefici primi della potenza del Touring, e mando un affettuoso saluto a Johnson, a Riva, a Bertarelli, a tutti i loro intelligenti ed attivi collaboratori.

Augurî al sodalizio, non occorrono; sono superflui; con simili uomini, non si arresterà mai la trionfale marcia ascendente.

vv. F. BEZZI.

Bianchi

(già Economo).

Un decennio solo! A me, dalla lontananza dei ricordi, parrebbe dovesse essere molto di più. E' tutto un mondo che è sparito; è tutto un mondo di illusioni giovanili, che anzichè svanire ha fruttificato al di là d'ogni immaginazione e d'ogni speranza.

Io fui chiamato, in quel periodo di lotte accanite, il « giornalista del Touring »; e quell'antico qualificativo ricordandolo oggi mi è di tanta soddisfazione, quanto allora fu per me causa di avversioni accanite, che assursero persino ad odii personali. Ed io, che ero entrato nel primo Consiglio del Touring, perchè convinto che fosse per l'istituzione novella, da noi vagheggiata, l'ora in cui si deve pagare di persona, ne uscii « per essere libero nel biasimo e creduto nella lode » il giorno in cui la mia persona ad essa poteva nuocere e la mia indipendenza giovare.

L. V. Bertarelli chiamò il giornale *La Bicicletta*, da me fondato e diretto, la *bersagliera del Touring*. Forse io sono quello che, sospinto dalla febbre incalzante d'una professione che non lascia soste, ha poi dimenticata questa sua creatura, perchè ancor oggi mi avviene di ritrovare degli entusiasti di quel giornale, che aveva saputo dimostrare come allo sport possa accoppiarsi l'intelligenza, com'esso debba essere animato da alte idealità.

Io non avevo che il merito di aver chiamato a cooperare con me Silvio Zambaldi, commediografo e pubblicista; T. E. Magnasco, che ha portato ora il suo spirito battagliero nel mondo ferroviario cui appartiene e che rappresenta nei sindacati la classe degli impiegati; Giovanni Biadene (*Bladinus*), che è divenuto una delle colonne del *Secolo XIX* di Genova; Carlo Zanicotti, attualmente redattore della *Gazzetta di Venezia;* Romeo Carugati, il brioso critico teatrale della *Lombardia* e quanti altri colleghi volevano portare la loro voce in appoggio di uno sport, che stava rivoluzionando il mondo. E fra i collaboratori la *Bicicletta* aveva scrittori come Silvio Venturi, Guglielmo Ferrero, Olindo Guerrini, Alfredo Oriani, Pietro Favari ed altri moltissimi. E fu in essa che L. V. Bertarelli si mostrò, colle descrizioni dei suoi viaggi turistici, quello scrittore pieno di forza e di colore che da troppo tempo tace, mentre le descrizioni dei suoi viaggi nelle Calabrie e in Sicilia, pubblicati con una mia prefazione non degna di essi, meriterebbero di sopravvivere all'ora breve del giornalismo.

E la *Bicicletta*, per appoggiare la grande causa del Touring, riferiva e incoraggiava allora i grandi viaggi turistici compiuti da Raffaele Gatti — oggi medico rinomato ed allora studente — al Circolo Polare, quello di Luigi Masetti, di John Sportman, e di altri. Poichè la *Bicicletta* fu veramente in quel tempo, in cui i contrasti all'opera del Touring erano vivissimi, in cui la *Rivista* del Touring non era che un bollettino, l'esplicazione più diretta delle aspirazioni della grande Associazione, quella che dimostrò come la grande opera iniziata da L. V. Bertarelli, delle sue guide stradali, non avrebbe potuto venir uguagliata e superata da alcuno — perchè, se un'associazione si può formare, un'opera geniale non si può creare, se non c'è l'uomo che abbia la qualità per darle vita; quella che s'inimicò la classe dei corridori, per aver coraggiosamente voluto segnare una demarcazione fra lo sport di mestiere, che non ha altri confini all'infuori di quelli di una pista, e lo sport turistico, che ha delle idealità ampie, come l'orizzonte della nostra terra. Tutto ciò io ho voluto ricordare, perchè tutto ciò non fu soltanto opera mia, ma opera di amici veri e sinceri del Touring, oggi sperduti per altre esigenze, od inseguenti altre loro idealità.

E' per loro ch'io ho voluto oggi far la *réclame* ad un giornale che è morto, dopo essere onorevolmente vissuto; perchè ho sentito che fu questo l'unico titolo per cui al Touring si è pensato a me nell'occasione fausta del primo decennio. Il Touring oggi è forte e non ha perciò bisogno di bersaglieri che lo difendano; ma io, rimasto socio modesto e fedelissimo, sono lieto di aver dato a lui non piccola parte degli entusiasmi e dell'attività dei miei anni migliori e lo accompagno nel cammino poderoso, non senza orgoglio di essere stato, non dei più validi, certo, ma fra i primi e fra i più esposti soldati della buona causa.

A. G. BIANCHI
(*Io Ciclo*).

Carugati

(già Caposezione scientifica).

Molti sfiduciati, pochi entusiasti: ecco l'inizio del Touring Club Italiano.

Sulla *Lombardia*, prima del 1894 (allora mi occupavo anche di *sport* ciclistico), eppoi sulla *Bicicletta*, coll'amico A. G. Bianchi, invocai l'istituzione e ne profetizzai il successo immediato.

Le mie occupazioni non mi permisero di rimanere nel Consiglio direttivo: ma seguii con entusiasmo la parabola ascendente, lieto d'aver concorso all'iniziativa.

ROMEO CARUGATI
critico teatrale della *Lombardia*.

Dell'Oro

(già Caposezione legale).

Nell'estate del 1894 una sera sostenni nel Consiglio della Società Velocipedistica « Milano » che sarebbe stato bene costituire una nuova società, la quale raggruppasse tutti i ciclisti italiani, ed avesse per iscopo, non di fare delle corse su pista, ma di agevolare il turismo in tutte le sue manifestazioni, specialmente con pubblicazioni di guide, e con facilitazioni di viaggio. Altri disse che una simile istituzione vigeva già in Inghilterra da molti anni, ed aveva dato ottimi risultati, tantochè si stava già maturando l'idea di fondare anche in Italia un Touring Club a somiglianza di quello inglese. Facemmo le prime pratiche, coll'appoggio del Consiglio della « Milano ». Venne indetta un'adunanza all'albergo degli Angeli e poi all'hôtel Continental dove col concorso dei più influenti soci della Milano e del Veloce Club furono gettate le basi di quella associazione che oggidì fa onore al nostro paese.

I principî furono modestissimi. La sede era in un bugigattolo di via Rovello, concesso gratuitamente dalla società Milano; ma c'era tanta fede e tanto entusiasmo che in breve si vinsero tutti gli ostacoli.

Credo poi giusto ricordare che uno dei benemeriti del Touring Club, fu certamente il nobile Giulio Venino, che fu per un breve periodo Direttore Generale.

Dell'opera del Johnson, del Bertarelli, dell'ing. Riva, del Bianchi, del Carugati e del Magnasco, non tocca a me parlare, perchè tutti sanno come si debba a loro lo sviluppo che prese l'associazione dal 1895 in avanti.

Mi limiterò a dire che, a mio avviso, difficilmente si troverà, non solo in Italia, ma nel mondo intiero, un uomo che abbia in pochi anni compiuto un lavoro così vasto e così utile, come quello che il nostro Touring Club deve a Luigi Vittorio Bertarelli. Egli ha risolto il problema di accoppiare la pazienza alle più larghe vedute, ed a lui devono essere grati non solo i turisti, ma tutti quanti gli Italiani ed i forestieri che viaggiano nel nostro paese.

Avv. IGNAZIO DELL'ORO.

Gorla

(già Capoconsole generale aggiunto).

Qualche mese addietro, nella mia qualità di ex-consigliere del Touring Club Italiano, mi trovavo alla nuova sede sociale, nel palazzo Taverna.

I lavori, per la definitiva installazione degli uffici, volgevano al loro termine ed i locali si presentavano in tutto il loro splendore.

Girai un pochino in su e in giù, terminai di curiosare dappertutto quasi con compiacenza e finii coll'esclamare: *Ma guarda, eh? Chi l'avrebbe detto dieci anni fa?*

Scesi per lo scalone, mi soffermai nel cortiletto, uscii, e passo passo mi trovai in *Piazza del Duomo*. Presi per la *Via Dante*, quasi istintivamente, e mi fermai all'angolo di *Via Rovello;* e, sentendomi pressochè trascinato, mi lasciai andare davanti alla porta che ha il n. 6. Quivi in una mo-

Seconda sede del Touring in un ammezzato di Via G. Casati, 2.

desta camera di tre metri per sei, ebbe sua sede nei primi due anni il Touring.

In quel piccolo, angusto ambiente, che a mala pena capiva tutto il Consiglio al completo, quante discussioni, quante deliberazioni importanti, quante ansie e disillusioni provarono i primi apostoli del Touring!

Eh sì, non furono rosei i primi passi del T. C. C. I., tutt'altro!

Preoccupazione costante in allora era l'economia, e si capisce. La provvista di 1000 fogli di carta da lettere e relative buste, una fornitura di lapis o di qualsiasi articolo di cancelleria, la copertura in tela americana lucida del tavolo del Consiglio, l'installazione di una fiamma a gaz, erano oggetto di discussioni e deliberazioni serie. Allora non v'era bisogno che il tesoriere Barutta brontolasse per una spesa nuova. C'era il tremendo Venegoni che poneva fine alla discussione: *Cara la mia gent, semm in bolletta!* E l'argomento toglieva la parola anche ai più insistenti.

Per altro, è doveroso riconoscerlo, non è mancato qualche generoso consigliere che, mosso a pietà dell'indigenza sociale, regalava ogni tanto qualche suppellettile di cui si soffriva il difetto.

Ricordo ancora una cartelliera la quale, come certi cani di reggimento della grande armata napoleonica, ha seguito il Touring in tutti i suoi traslochi. Venne riverniciata e messa a nuovo quattro o cinque volte per adattarla sempre ai nuovi ambienti e accompagnarla al nuovo mobiglio. Credo che quel mobile faccia discreta mostra di sè ancora alla nuovissima sede, rimesso per la quinta o sesta volta

a nuovo e riverniciato. Quando ultimamente passavo accanto alla veneranda cartelliera, mi fermavo a contemplarla e pensavo sorridendo a tutto quanto essa aveva visto e sentito nelle sedute più emozionanti, caratteristiche e memorabili, le più belle certamente e le più care della prima èra del Touring. Quel mobile che ha seguito il Touring nella sua marcia fortunosa, che ha conosciuto tutti i consiglieri passati e presenti, lo si dovrebbe fregiare di una medaglia di benemerenza. Sì, perchè non bisogna dimenticare che la vetusta cartelliera fu a suo tempo tutto il Touring, poichè le sue sei scatole contenevano ciascuna i più importanti riparti dell'amministrazione sociale. In una scatola, ad esempio, erano le pratiche della *Sezione strade*, nell'altra *Sezione movimento*, in una terza *Consolato generale*, *Sezione legale*, e via via; infine tutta l'amministrazione che ora occupa parte del palazzo Taverna.

A questo mobile era compagno nella camera di via Rovello un armadio incassato in un finto uscio e dove, in poco ordine davvero (poichè tutti vi mettevano mano dall'arruffatore e ottimo Carugati all'umile sottoscritto), erano gli stampati e la carta da lettere, il libro verbali, il vassoio dell'acqua, e la scodella della pasta col pennello.

Ricordo ancora la prima carta da lettere colore cenerognolo, che venne adottata in principio e sulla quale si scriveva tanto male. Quella carta, fatta ad immagine di quella del *Cyclist's Touring Club* (si voleva aver qualche cosa che somigliasse alla grande istituzione), serviva a tutti e, molte volte, a seduta finita, si faceva molto tardi in via Rovello scrivendo lettere sopra lettere agli amici ciclisti Italiani. Si proponevano nomine consolari, si facevano pratiche per attirare nuovi adepti; infine si costruiva il Touring.

Ci si lasciava a notte inoltrata attardandoci nella via prima di rincasare, discutendo delle cause vitali del Touring, e rinfocolando il nostro entusiasmo. Bei tempi, ricordi cari, tanto più ora che l'associazione è giunta a tanto!

E allora il Touring, pochissimo conosciuto, commentato ironicamente da chi non ne conosceva bene gli scopi, cresceva piano piano, in mezzo a mille contrarietà, e da quelle attingeva nuova forza e si temprava per resistere e riuscire.

Fino dai primi tempi, toccato il millesimo socio, si facevano pronostici sul probabile numero massimo al quale si sarebbe potuti arrivare. I più fiduciosi fra di noi arrischiavano il 5000! Una bomba!! Non era del caso di pensarci, nemmeno in un decennio! Se qualcuno avesse pronosticati i 42000 soci (che tanto saremo certo a novembre), lo si sarebbe creduto... un bel matto!

Per altro non si potevano sui primordi calcolare le grandi risorse delle quali il Touring va debitore al suo più grande fattore: a Bertarelli.

Ed è appunto in via Rovello, su quell'umile tavolo, in quel modesto ambiente, che Luigi Vittorio presentò ai consiglieri la sua prima gemma della mirabile collana di pubblicazione che stupì... l'Italia, e acquistò subito al Touring una immensa fiducia, un'ammirazione sincera, infine il successo.

E da *Via Rovello* a *Via Gabrio Casati* (meno modesta sede, troppo presto insufficente), si passò a *Via Giulini*, di dove, dopo due anni circa, in *Piazza Durini*.

Il Touring, nella sua esuberante vitalità, nel suo meraviglioso straordinario sviluppo, scoppiava, straripava in poco tempo nelle nuove sedi e lo provano i fatti; chè, non appena la installazione era ultimata, vi si trovava già a disagio per insufficienza di spazio.

Speriamo che ora il grandioso palazzo Taverna possa alloggiarlo almeno un altro quinquennio; diversamente sarebbe il caso di avanzare in tempo le pratiche per avere il Palazzo Reale.

La sala del Consiglio, manco a dirlo, sarebbe quella delle Cariatidi, purchè non avessero a star a disagio quei vetusti omenoni di fronte a tanta attività.

Nella prima formazione le cariche vennero prese con giusto criterio fra i membri delle società sportive cittadine. Infatti dalla *Pro-Patria*, società ginnastica, avemmo L. V. Bertarelli, Piero Moro, Romeo Riva, Soffredi, l'ing. A. Binda; dalla *Forza e Coraggio*, A. C. Marelli, Parboni, Bezzi, Lorenzi (povero, carissimo e ottimo elemento, al quale darei un poco del mio sangue perchè potesse presenziare alle feste del decennio del Touring, nel quale ha messo tanta vita e tutta l'attività sua); dal *Club Alpino*, il cav. A. Riva, rag. Turrini; dalla *Milano*, gli avvocati Dell'Oro e Luzzatto, Albrighi, l'ing. Vanzetti, Provasoli; e dalla stampa, A. G. Bianchi, Carugati e Magnasco.

Tutti questi consiglieri, dei quali pochi ancora sono in carica, mi sfilano innanzi e vedo fra quelli un simpatico e carissimo amico che ora non è più, il povero cav. Peppo Ricordi, l'antesignano vero e indiscusso dell'automobilismo in Italia, l'apostolo che pochi ancora ricordano, e si ha torto di lasciare in assoluto obblio, poichè egli ebbe pure tanta parte e tanto merito per quanto ha tratto l'inizio dell'automobilismo in Italia.

E fra i vivissimi ricordo l'ottimo e simpaticissimo avvocato Guasti, ora fortunato notaio, che nel tempo in cui non viveva, non sentiva e non lavorava quasi che per il Touring, questi vibrava sotto i colpi del suo irrefrenabile slancio. Allora il Guasti lo chiamavamo il *Progettomane*. La sua attività aveva della febbre.

Terza sede del Touring in Via Giulini, a pianterreno e primo piano.

Egli escogitava da cinque a dieci progetti al giorno, uno più mirabolante dell'altro. Ve ne erano di quelli tanto impressionanti che non venivano nemmeno discussi per... prudenza. Nelle sue idee era colossale, napoleonico tremendo, ma poi si rimetteva all'evidenza, e davanti alla calma persuasiva dei più moderati, finiva però col dire: *Già, per questo, è troppo presto.*

Per altro, il buon Guasti profetizzò già sei anni addietro i 50000 soci al primo decennio: *Ed io*, diceva fregandosi le mani, *ve li troverò!*

Infatti...

In tempi posteriori altri ottimi elementi entrarono nel Consiglio, e fra essi il dott. Favari, l'energico, il più energico dei consiglieri, il grande oppositore, il *dott. Petrus*...

E dietro la bella schiera dei consiglieri, un turbine sfila ancora, una legione, un esercito di consoli tanti tanti

Quarta sede del Touring, Piazza Durini, 7.

e fra quelli una infinità di consoci, conoscenze che chiamo per nome e saluto con deferenza, con rispetto e con afffetto.

Mi sento sinceramente commosso, poichè mi sembra che tutta quella brava gente mi veda con simpatia e mi ricambi il saluto con affetto pari al mio, e ne godo, ne godo di cuore.

Per altro la bella visione scompare, come tutto scompare quaggiù.

Lemme, lemme, sono quasi giunto vicino al Castello Sforzesco. Alzo la testa alla costruzione del *Torrione Umberto I*, e penso, non so per quale successione di idee, che anche il Castello potrebbe essere un giorno per il Touring una sede... troppo angusta.

ORESTE GORLA.

Magnasco.

(già Bibliotecario).

Volete anche da me un ricordo dei primi tempi del Touring? Molti crederanno che per un uomo di lotta qual io mi sono, il ricordo migliore sia quello della vivacissima battaglia, da me combattuta in prima fila, e col giornale e nei congressi, contro l'U. V. I. allora osteggiante il cammino del nostro giovane sodalizio, battaglia finita con una decisiva vittoria. Ebbene, no!

Il ricordo migliore dei primi tempi del Touring è per me quello di una... sconfitta personale.

Alla seconda assemblea che nel salone del Continental, dopo aver dichiarato costituito il Touring, ne discuteva il primo embrionale statuto, io, seguito da pochissimi altri, sostenni che esso dovesse intitolarsi Touring Club Italiano, vale a dire che la sua sigla fosse come ora è: T. C. I. Una grande, una enorme maggioranza respinse la mia proposta ed approvò il titolo Touring Club Ciclistico Italiano, cioè con quel famigerato C di più, che il buon senso dei 30 000 soci cancellò anni or sono.

Orbene, questo è più bello, direi quasi il più orgoglioso dei miei ricordi turistici, perchè dimostra che io ero fino da allora fra quei pochi i quali credevano e fidavano nel grandioso avvenire del Touring, affermatosi così poderosamente in questi ultimi anni, mediante l'indefesso lavoro e l'abile direzione dei suoi capi.

T. E. MAGNASCO.

Marelli.

(già Caposezione *comfort*).

E tutta una folla di pensieri e di ricordi che mi riempie la mente rammentando quei giorni!

Per dire della modesta *Sezione comfort*, dei più modesti ancora *Annuari* dei primi anni occorrerebbero fogli parecchi.

L'*Annuario* era una rubrichetta, preziosa per quei tempi, che conteneva, raggruppati in alcune centinaia di comuni, gli indirizzi di quei pochi consoli, medici, albergatori, riparatori, che, quasi timorosi e diffidenti, si erano uniti pei primi al Touring, quali intravvedendone la grandezza futura, quali per aumentare la loro clientela di forse una dozzina di clienti ed avere gratuita la *réclame* di una istituzione che sorgeva sotto promettenti auspici.

Completavano, l'incompleto *Annuario*, poche rubriche sui regimi doganali, sulle facilitazioni ferroviarie, sulle cassette di riparazioni, sugli accidenti ed infortuni ciclistici, ecc., infine 130-150 pagine di roba.

Qual confronto colla mole e ricchezza di rubriche dell'attuale *Annuario!!*

Quanta fatica durava il povero capo-sezione *comfort* nei primi anni (quando il Touring era poca cosa e non era assurto all'attuale potenza), a persuadere gli albergatori che il Touring avrebbe loro portato un'ottima clientela, che il ciclismo avrebbe ripopolato di turisti quegli stradali che la ferrovia aveva fatti abbandonare!

I ciclisti d'allora erano pochi, e non tutti buoni, erano invisi alle autorità ed al pubblico per la loro giovanile e naturale baldanza, trovavano ovunque diffidenze, spesso le antipatie spiccate dei misoneisti; gli albergatori pure subivano e provavano questi sentimenti e sempre, o quasi sempre, il ciclista era, per loro, un cliente trascurabile o... pelabile secondo l'abito che vestiva.

Questi sono i ricordi meno grati di quei tempi; ma ci sorreggeva l'entusiasmo, l'affiatamento cordiale di tutti i membri del Consiglio e la certezza della riuscita dei nostri sforzi.

Il Touring d'allora doveva molte volte accettare condizioni: quello d'ora le impone. Le autorità e le persone che allora gli erano benigne della loro compassione, ora lo cercano e lo ammirano.

Del frutto del nostro modesto, ma tenace lavoro, noi tutti, vecchi soci, che abbiamo portato la nostra piccola pietra all'edificio del Touring, non possiamo che compiacerci e seguire fiduciosi e fieri la via che ci siamo aperta.

A. CESARE MARELLI.

Provasoli.

(già Economo).

Quale socio fondatore e vecchio consigliere del Touring provo un sentito piacere confrontando l'attuale floridezza della nostra ben amata associazione ai suoi primi anni di vita modestissima, dirò famigliare, poichè allora non erano che poche centinaia di soci, quasi tutti Milanesi. Ricordo sorridendo le scommesse che correvano fra noi consiglieri sul probabile sviluppo del Touring e quasi tutti eravamo d'accordo nel ritenere esagerato, irrealizzabile, il numero di sei o sette mila soci.

Onore a quelli che continuarono l'opera indefessa di propaganda.

ANGELO PROVASOLI.

Pensieri

Acquaseria (Como). — Dalle sponde del Lario, così ricche di bellezze naturali, meta così gradita a ciclisti nostrali e d'oltre Alpe, giunga il mio saluto e, col saluto, l'augurio che le nuove strade, e le vecchie dolcezze di clima e di vedute, siano sprone a frequenti e numerose gite, gite che valgono a cementare sempre più quei vincoli di fratellanza e di solidarietà di cui il Touring è stato sempre banditore; quei vincoli di solidarietà mercè i quali esso cammina continuamente verso il suo ideale, ideale nobile e generoso, al quale noi dobbiamo aspirare con tutte le nostre forze. *Guido Mezzera*, C.

ACQUI
Avv. Giovanni Mussa, C. C.

ALESSANDRIA
Rag. Aless. Casabassa, C. C.

ANCONA
Riccardo Jona, C. C.

AREZZO
Carlo Giuseppe Squintani, C.C.

Adria (Rovigo). — Il Touring (sempre estraneo a qualsiasi questione politica), non solo ha avuto ed ha per iscopo il turismo in genere e lo sport; ma oltre a questo ha ideali più grandi, e più nobili. Il Touring oggi si può chiamare la grande scuola d'Italia. Per mezzo delle sue riviste, dei sui libri, noi possiamo conoscere e visitare le più remote contrade della nostra bella patria.

In questa ricorrenza, al Consiglio direttivo, ai capiconsoli e consoli e a tutti i soci, un fraterno, affettuoso e sincero saluto. *Giulio Visentini*, C.

Albino (Bergamo). — Le guerre dell'indipendenza ci diedero l'unità politica. Il Touring colla propaganda continua e coi frequenti convegni, tolse cause di antagonismo, cancellò vecchi pregiudizi, affratellò gli Italiani delle varie regioni facendo loro conoscere quali tesori di cortesia e di energia siano in tutta Italia dalle Alpi alla Sicilia.

Esso completò l'opera dei nostri padri dandoci l'unità morale. *Ambrogio Carrara*, C.

Alessandria. — Il Touring è la più moderna e forte espressione del turismo.

Esso ci spinge e ci guida a meglio conoscere ed ammirare le molte e grandi bellezze della patria nostra; e facilitandoci i passaggi attraverso alle frontiere, contribuisce efficacemente all'amicizia ed all'affratellamento dei popoli. Questa è l'opera eminentemente civile del T. ne' suoi dieci anni di vita prospera e rigogliosa.

Alla direzione intelligente, agli amministratori onesti, giunga cara, in questo lieto momento, l'ammirazione e la riconoscenza dei quarantatremila soci. *Pasquale Torti*, C.

Altare (Genova). — Da nove anni ho l'onore di far parte del benemerito Touring; ed ho potuto farmi il concetto sicuro che esso è una delle migliori istituzioni che servono ad affratellare i popoli, e che è utilissimo per quei volonterosi che desiderano conoscere la nostra bella Italia. *Franc. Bonvicini*, C.

Ancona. — Il Touring Club Italiano nel suo fecondo sviluppo rispecchia la forza intellettuale e l'energia di coloro che hanno saputo idearlo. *Riccardo Iona*, C. C.

— Gloria a tutti coloro che con costanza, amore, passione ed intelligenza hanno saputo creare una istituzione così utile e salutare quale è quella del Touring Club Italiano. *Luigi Vivalda*, C.

ASTI
Prof. Luigi Ricci, C. C.

BERGAMO
Arch. Gaetano Gallizioli, C. C.

BOLOGNA
Prof. Olindo Guerrini, C. C.

— Il Touring, oltre che opera di incitamento educativo nel diffondere ogni genere di *sport*, nel primo decennio di sua vita ha compiuto, a parer mio, qualche cosa che dovrebbe cattivargli la gratitudine perenne della gente italiana: fa viemmeglio affratellare le varie regioni della terra nostra troppo tempo divisa per fortunose vicende, ed ha mantenuto in ogni ora desto il ricordo delle glorie nazionali, che, sole, bastano e basteranno alla perfetta educazione delle venture generazioni se queste, siccome noi, trarranno all'are ad ai monumenti ad ispirarsi al culto della Patria. *Enrico Gabrici*, C.

Antegnate (Bergamo). — Un'associazione così vasta e pur così unita negli intenti, un'associazione che arreca ai propri soci tanti vantaggi materiali e morali, quale è il Touring Club Italiano, è perfetta.

Chiunque può in qualche modo collaborare all'incremento di esso, deve andarne orgoglioso, come di una opera grande e nello stesso tempo altamente patriottica. *Guido Scotti*, C.

Antrodoco (Aquila). — Nessun ciclista o automobilista può viaggiare senza le pubblicazioni del Touring, colle quali supera tutti gli ostacoli che possono presentarglisi durante il viaggio. *Giuseppe Blasetti*, C.

Aquila. — Il dire del Touring, nelle poche righe che ci sono concesse, è impossibile; poichè occorrebbero molte e molte pagine per tessere le lodi di sì nobile associazione, che è l'unica in Italia, la quale racchiude tutti i requisiti necessari per una vera e propria società, quale meglio non potrebbe desiderare ogni turista.

Ma, ogni italiano, turista o non turista, avrebbe l'obbligo di essere socio del Touring, poichè attraverso le sue numerose pubblicazioni avrebbe agio di conoscere la sua patria e valutarne le bellezze.

Perciò, di tutto cuore, auguro al nostro Touring una vita lunga e prosperosa. *Avv. Ettore de Vincentiis*, C.

Argegno (Como). — Il Touring, per la sua costituzione sinceramente apolitica, accoglie cordialmente tutti gli onesti che, animati da sentimenti socievoli, intendono di aderirvi.

Libero ed alieno da preconcetti regionalistici, o di credenze, il Touring rappresenta la più simpatica e numerosa famiglia italiana. *Dante Rosati*, C.

Ascoli Piceno. — Dalle alpestri pittoresche rive del Tronto, ove, come in ogni parte d'Italia, il turista trova, mercè il nostro sodalizio, anche nel piccolo villaggio ospitalità fraterna, e nelle aspre vie si sente quasi accompagnato e protetto dalla amorosa e vigile previdenza della società, unisco con entusiasmo la voce a quelle dei compagni che, nella festa del Touring, levano il saluto ed il plauso a tutto il Consiglio, donde irraggia la duplice fiamma generatrice di vigoria fisica ed intellettuale e di fratellanza; e mi dichiaro orgoglioso di essere anche io parte di una istituzione che così meravigliosamente e celermente ha raggiunto il suo nobilissimo fine. *Vincenzo Spalazzi*, C.

Assisi (Perugia). — Il Touring farà opera veramente civile popolarizzando anche più la bicicletta; ed allargando così la cerchia dell'attività umana, contribuirà efficacemente al progresso. *Ing. Carlo Tacchi*, C.

Asti (Alessandria). — Io penso che il T. C. I. — da associazione ciclistica qual'era in esordio, divenuta oggi quasi compendio delle varie tendenze turistiche — avrà vita lunga e durevole ben oltre un nuovo decennio. Il costante proposito di essere istituzione sociale, aperta ed utile ad ogni cittadino, fu susseguito — nel breve spazio di dieci anni — da tanta praticità di risultati e da tanto favore pubblico che non è lecito dubitarne: i fatti sono sempre l'esponente dimostrativo d'operoso lavoro.

Ecco che un tempo parve utopia il turismo *a buon mercato*. Oggi non più: mercè la previdenza di questa nazionale associazione nostra molti diventaro turisti con poca spesa e con molto profitto.

Finchè si manterranno i buoni propositi attuati dovrà dir sempre: Evviva il T. C. I.! *Dott. D. C. Eula*, C.

Asti (Alessandria). — Nel mentre mando un plauso tutto alla Direzione, al Consiglio, al Corpo consolare per quanto hanno fatto per diffondere il Touring nel primo decennio di vita, unisco l'augurio (con promessa di cooperare da parte mia) che quando si festeggierà il 20° anniversario si sia raggiunto la cifra 80 000 soci. *Cesare Ramella*, C.

— Il Touring è faro che segna la luce e guida il volonteroso alla meta. *Luigi Ricci*, C. C.

Augusta (Siracusa). — In 34 anni di vita nazionale, fra tante associazioni che son vissute e che vivono in Italia, il Touring sintetizza la patria. Avanti, avanti, via! *Giuseppe Androdico di Salv.*, C.

Avellino. — Come in un anniversario tanto lieto, non dir cosa che non suoni lode a tutti quelli che tanto cooperano per lo sviluppo e l'incremento della fiorente associazione? Io affermo che un buon turista, in qualunque campo esso esplichi la propria attività, non può rimanere estraneo al Touring!
Camillo Solimene, C.

BRESCIA
Avv. Mario Tarenzi, C. C.

Bagnacavallo (Lugo). — Gli iniziatori ed amministratori del Touring dal nulla seppero edificare una così potente, civile e incrollabile consociazione, vincolo d'affetto fra i turisti d'ogni paese. Invio l'augurio di progresso e vitalità, unendo un applauso ai fondatori ed a tutti i collaboratori indistintamente.
Achille Ravelli, C.

Bagni San Giuliano (Pisa). — Il T. C. I. è una geniale e poderosa associazione che con la cooperazione dei suoi affiliati diffonde fra i turisti, per tutta Italia e fuori, un'azione altamente civile e patriottica, e rende alla nazione servigi utilissimi sotto un triplice aspetto: *istruttivo*, *morale* ed *economico*. *Vittorio Casarosa*, C.

BUSTO ARSIZIO
Francesco Della Torre, C. C.

Bagnone (Massa e Carrara). — Il moderno progresso è innegabile e grande, ma così nel male come nel bene, laonde questo appena può bastare ad opporsi a quello. Scopo supremo degli onesti dovrebb'essere adunque il favorire i progressi del bene e l'arrestare i progressi del male.

Il Touring Club, essendo un progresso nel bene, avrà tanto potere di arrestare i progressi del male? *Id est in votis.* *Luigi Simoncini*, C.

Barberino di Mugello (Firenze). — Il Touring non è soltanto una geniale istituzione sportiva. Esso ha pure un'alta missione da compiere, quella di suggellare l'affratellamento delle varie regioni italiane. Quindi chi ama la patria e la vuole indissolubilmente unita, se non l'avesse ancor fatto, s'inscriva tosto al Touring.
Dott. Giuseppe Manescalchi, C.

CAGLIARI
Dott. Luigi Casotti, C. C.

Barge (Cuneo). — Se nel decimo anniversario di sua fondazione, il Touring Club Italiano, associazione mirabile per genialità, modernità, scopi altamente patriottici, di cui io sono ognor più entusiasta, conta 40 000 soci, auguro, con tutto lo slancio del cuore, che nel ventesimo anniversario, conti non solo 100 000 soci, ma annoveri tutti quegli Italiani, che sentono fortemente e desiderano gagliardamente il bene, la forza di questa bella ed amata Italia.
Avv. Vittorio Alfredo Fasella, C.

Bassano (Brescia). — Io reputo il Touring una delle più belle ed utili manifestazioni della moderna civiltà per i vantaggi reali che ci procura, per il sentimento nazionale che esso continuamente ravviva, e per le simpatie che dall'estero richiama incontestabilmente sulla patria nostra.
Conte Francesco Martinengo, C.

CHIAVARI
Eugenio A. Musto, C. C.

Bassano (Vicenza). — Nella storica culla degli *aspàragi* il mio pensiero subisce l'influenza locale. E dico:

In suolo anche arido, se bene lavorato, *studiato* con pazienza e cosparso di concime — al tiepido bacio del sole, pullulano, abbondanti e rimunerativi, i talli carnosi, tanto ricercati dai ghiotti.

Nel terreno della *pratica utilità*, della *economia* e del *diletto* il benemerito Touring C. I. ha saputo abilmente presentare latenti energie, che rese feconde col raggio vivificante di una geniale e calda fraternità, e col polline di preziose molteplici pubblicazioni, sparse dovunque con prodiga mano di abile coltivatore. Questo il segreto, per il quale il Touring nostro, in soli dieci anni — costringendo, in nodo di solidarietà incondizionata, 42 000 fratelli — può ripetere al mondo ancora una volta, come l'Italia non sia stata mai nè la *terra dei morti*, nè la famigerata *espressione geografica* di metternicchiana memoria.
Avv. M. Condestaule, C.

Baura (Ferrara). — Il Touring Club Italiano sintetizza lo slancio della gioventù, l'assennatezza della parte intellettualmente e virilmente eletta della Patria, il patriottismo della sublime epopea nazionale. Salute al Touring!
Dott. Francesco Schiavo, C.

Berlino (Germania). — Il Touring, nel primo decennio della sua esistenza, ha fatto conoscere ed apprezzare l'Italia agli Italiani ed a molti stranieri, più largamente di quanto non siano riuscite in un secolo le numerose guide anche illustrate a disposizione del pubblico.

La *Rivista* è una pubblicazione desideratissima, principalmente per chi è costretto a vivere all'estero, lontano dalla patria. Essa manda (disgraziatamente una volta al mese soltanto) l'illustrazione di qualche nuova regione d'Italia, il saluto di qualche nuovo lembo del nostro paese, la conferma che il lavoro della nostra simpatica e patriottica associazione non si arresta, ma progredisce sempre nel suo nobile scopo. *Alessandro Plotti*, C.

Bergamo. — Se grande e rapido fu il proficuo lavoro del T. C. I. per sè e per gli Italiani, nei suoi trascorsi dieci anni di vita, più grande ancora è quanto gli rimane a fare. Faccio quindi in questa solenne ricorrenza voti caldi e auguri sinceri, perchè i 40 000 soci cooperino indefessamente, tutti compatti, alla grandezza nobile ed utile della più colossale associazione nazionale.
Arch. G. Gallizioli, C. C.

— Il Touring rappresenta la vitalità e la forza intellettuale d'Italia, poichè nei suoi 42 000 soci si racchiudono le migliori forti capacità in qualsiasi ramo della scienza moderna. *Cherubino Zanchi*, C.

Biasca (Canton Ticino). — Il T. C. I. è un associazione possente. Il continuo aumentare dei suoi soci è eloquente conferma del suo essere. E' fonte coefficente di educazione fisica ed intellettuale, di affratellamento, di civiltà. *G. Giovanelli*, C.

Bludenz (Vorarlberg). — Io credo doversi annoverare tra i non pochi vantaggi arrecati dal Touring Club Italiano anche quello d'avere saputo rendere simpatico il ciclista al pedone, coll'avere inculcato nel ciclista il rispetto per il pedone.
Eugenio Seeber, C.

Bolzano (Tirolo Meridionale). — Nella solenne circostanza della ricorrenza del decimo anniversario di fondazione della società, non posso a meno di inviare alla spettabile Direzione sincere congratulazioni per l'esito felice che coronò l'opera saggia e proficua del Touring, mercè l'invidiabile attività ed abnegazione di chi, in questo primo decennio, ne resse sì bene le sorti.

Non solo il numero stragrande dei soci per gli immensi vantaggi loro offerti, ma tutto il paese deve essere grato al Touring che lo illustrò con molteplici pubblicazioni, facendo conoscere le innumerevoli bellezze naturali ed artistiche, cooperando con ciò moltissimo all'incremento del concorso dei forestieri.

Viva, cresca e fiorisca sempre il Touring!
Giuseppe Pisoni, C.

Bordighera (Porto Maurizio). — L'orma impressa dal primo decennio del Touring nel cuore e nella mente dei soci sarà il segnacolo avvenire per tutti i figli d'Italia. *Proc. F. G. Biancheri*, C.

Borgo S. Lorenzo (Firenze). — *Atto d'ingegno* pel quale nello *studio* e nel culto della patria *il tempo si spende*: questa l'opera del nostro Touring, invocata in immortale Canzone da Francesco Petrarca. Senta ogni Italiano il dovere di concorrervi. *Avv. Gius. Ungania*, C.

Bosa (Cagliari). — Su di un terreno brullo noi spesse volte vediamo spuntare un gramo fiorellino. Che cosa rappresenta? La Speranza.

Questo tisico fiorellino attira gli occhi dei lavoratori su'l brullo terreno e, come per incanto, questo diventa una regione fertilissima invidiata da molti.

Chi è il gramo, il tisico fiorellino? Il Touring Club Italiano nel suo sorgere.

Chi lo sorregge e gli dà vita? La Speranza.

Che cosa è il brullo terreno che d'un tratto diventa fertilissimo? E' la nostra Italia che mercè il rapido e vigoroso sviluppo del Touring è ammirata ed invidiata da chi viene a visitarla ed a studiarla.
G. Nurchi, C.

[illegible] — Il T. C. I. è una radiotelegrafia che unisce ed affratella tutti gli Italiani, li fa conoscere, li affiata fra di loro e ne forma una unica famiglia senza nessuna distinzione di partiti.
Vincenzo Meloni, C.

COMO
Ing. Piero Ponci, C. C.

CREMONA
Dott. prof. F. Cottarelli, C. C.

CUNEO
Cav. uff. Tito Garelli C. C.

ESTE
Antonio Ortore, C.

Bosisio (Como). — Il Touring, promovendone lo sviluppo, volse il turismo a finalità alte, nobili e patriottiche. Nell'utilità ed elevatezza de' suoi scopi, e nel meraviglioso, continuo incremento del numero de' suoi soci, sta la forza della potente associazione che, saviamente diretta, potè compiere veri prodigi a favore del turismo e della causa nazionale.
Dott. Ambrogio Donegana, C.

Bozzolo (Mantova). — Il nostro Touring rappresenta l'amore, la fratellanza, il progresso, la forza e la libertà, e perciò non può che irresistibilmente progredire. *Avv. L. Liani*, C.

Bregenz (Austria). — Mi sono edicato con grande diligenza ed interesse allo studio delle diverse organizzazioni e del diverso sviluppo dei singoli Tourings d'Europa; e venni a conoscere che quasi tutte le società ciclistiche presero e prendono tuttora ad esempio il Touring Club Italiano, il cui rapido sviluppo è sufficiente testimonianza dell'ottima direzione del medesimo. *R. Dirr*, C. del T. I. e Console prov. del T. C. A.

Brescia. — Il T. C. I., con una concezione veramente pratica e con la genialità della sua organizzazione e dei mezzi di propaganda, seppe avviare la gioventù italiana dal semplice sport al turismo, popolarizzando per tal modo i mezzi di trasporto, e conquistando in un solo decennio il consentimento operoso di ben 42 000 soci, stretti dalle salde amicizie contratte nei frequenti convegni, dalle mille memorie storiche e d'arte, e dalle vive impressioni che dai luoghi visitati si ricongiungono ad ogni istante al luogo natio; amicizie, memorie e impressioni che le splendide pubblicazioni del T. continuamente ravvivano, incitando contemporaneamente a conquistarne di nuove.

Per tal modo il T. ha suscitata nel nostro Paese, che pareva spossato dalla grande impresa del Risorgimento politico, una nuova, poderosa e crescente marea di energie, i cui benefici già incominciano a ripercuotersi in ogni ramo dell'attività nazionale.
Avv. Mario Tarenzi, C. C.

Buia (Udine). — L'opera del Touring, ne' suoi dieci anni di vita, è stata grandiosa, ed il sodalizio è divenuto ormai indispensabile a tutti quelli che del turismo s'interessano. *Guido Zanetti*, C.

Busca (Cuneo). — Il Touring Club Italiano è espressione sublime di patrio amore, è la riunione fraterna delle giovani forze, predestinate a rendere i migliori servigi all'Italia nostra.
Dott. Provvido Sacco, C.

FERRARA
On Dott. Pietro Niccolini, C. C.

FIRENZE
Angelo Modigliani Rossi, C. C.

GENOVA
Cav. Garibaldi Coltelletti, C. C.

Busseto (Parma). — La simpatica associazione che prende il nome di *Touring Club Italiano*, in grazia dell'attività e concordia dei soci, ha preso, nel suo primo decennio di esistenza, così salde radici, da presagire un suo rapido progresso, una interminabile vita. *Giuseppe Levi*, C.

Caldiero (Verona). — Il Touring, oltre gl'innumerevoli ed indiscussi vantaggi, offre una nuova e simpatica occasione di affratellamento e di amicizia, come io ho potuto con gioia constatare, oltrechè nei convegni, nelle mie gite, le molte volte che capitando in paesi assolutamente nuovi, mi trovai, per sola virtù delle tre lettere (T. C. I.) del mio distintivo, affiatato in compagnia di buoni amici, per quanto nuovi, altrettanto graditi. *Arturo da Prato*, C.

Calliano (Trentino). — Il Touring è, nel campo sportivo, la società modello, perchè esso assomma in un'anima sola le energie degli individui che lo costituiscono.

Per noi Trentini esso ha un duplice merito: quello di far conoscere ai figli del regno la pittoresca beltà delle convalli nostre, e quello di averci stretti vieppiù alla gran madre comune.
Arturo Menegati, C.

Cannobio (Novara). —
Scriver del Touring? Mi par tempo perso!
Esso è già noto a tutto l'universo!
Giovanni Bozzacchi, C.

Carignano (Torino). — Percorrendo la Svizzera, Germania, Olanda, Belgio, Inghilterra, Scozia e Francia mi persuasi che cosa sia in pratica l'essere inscritto a socio del T. C. I.; ed infatti, a presentazione della tessera, potei ritirare la corrispondenza, esigere *chèques* presso le diverse banche, e avere speciali trattamenti negli alberghi, ciò che non sarei riuscito a fare senza quella tessera. *Carlo Fea*, C.

Carmagnola (Torino). — Il vertiginoso cammino ascensionale del Touring Club Italiano, che in dieci anni raccoglie 42 000 soci, è la più splendida prova della bontà di tale associazione ed il più sicuro affidamento pel suo avvenire.
Dott. Vittorio Frutaz, C.

Carpi (Modena). — Sotto la sua bandiera, il T. affratella 42 000 persone delle più disparate classi sociali e delle più diverse scuole politiche, e tutte ci si trovano abbastanza bene. Questo dimostra che il T. non si perde in cose vane, ma compie un'azione utile a tutti. Infatti, nessuno dei soci che ha seguito l'opera altamente civile del T. e ne apprezza i grandi vantaggi, pensa a dimettersi, anzi cerca di chiamare altri a far parte della potente organizzazione *Rag. Lamberto Malavasi*, C.

Carpineti (Reggio Emilia). — Il T. C. I. è un'istituzione *indispensabile* ai turisti. Reputo l'opera sua meritevole della collaborazione di quanti nella nostra Italia amano la diffusione del turismo nazionale. A chi finora ha lavorato invio un plauso, alla grandezza del nostro Touring, un saluto!
Piero Silvi-Corbelli, C.

Carrara (Massa e Carrara). — Penso che ogni buon Italiano dovrebbe essere socio del Touring, anche per facilitare sempre più l'opera eminentemente patriottica della nostra Istituzione; la quale, oltre a procurarci vantaggi, guide, svaghi igienici col turismo, colle sue splendide pubblicazioni ci fa conoscere la patria nostra nelle sue bellezze e ricordi, ed a coronamento della sua opera affratella i popoli.
Vittorio Valenti, C.

Casale Monferrato (Alessandria). — Un pensiero sul Touring e sull'opera sua? Dovrei sciogliere un inno al progresso vertiginoso di una società che compendia in sè il culto della scienza, dell'arte, del sentimento di patria e della fratellanza sincera. Che noi possiamo avvicinarci a tutti i nostri ideali colla celerità che ha avuto il Touring nel primo decennio per raggiungere i suoi! E' il pensiero e l'augurio di un socio dei primi anni. *Avv. Giovanni Lanara*, C.

Casale Monferrato (Alessandria). — Se il Touring ha saputo, colle modeste sue risorse, fare in dieci anni cotanto cammino ascendente a tutto vantaggio del turismo, in un numero molto

minore di anni arriverà al centomillesimo socio; questo è il più bell'augurio ed il miglior elogio che se ne possa fare.
Umberto Battaglieri, C.

Casale Monferrato (Alessandria). — Sinceramente entusiasta dell'immane lavoro compiuto dal Touring in questo decennio, orgoglioso di appartenere al primo migliaio di soci che fondarono una istituzione tanto utile e benemerita del turismo e della patria, mando un saluto affettuoso ai vecchi colleghi del ciclismo e l'augurio vivissimo di indistruggibile concordia.
Goffredo Calvi, C.

Casola Valsenio (Ravenna). — Credo il Touring la forma più moderna e geniale di associazione, l'unica capace di affratellare gli Italiani, di far amare e conoscere l'Italia agli stranieri.
Gaetano Bottonelli, C.

Castelfiorentino (Firenze). — Appartenere alla grande famiglia del Touring, significa trovare in ogni angolo d'Italia ottimi amici e fratelli, pronti sempre a prodigare, quali consoci, ospitali cortesie e segnalati favori, tanto che, anche lontani, sembra di vivere in casa propria, e di non essersi mai distaccati da persone care ed affezionate.
Avv. Guido Del-Pela, C.

Castelfranco di Sotto (Firenze). — Il Touring è utile. L'opera sua è economica ed istruttiva, perchè avvantaggia, con attiva propaganda ciclo-automobilistica, una moderna industria fiorente anche in Italia. Illustra con splendide pubblicazioni la geografia, la storia e l'arte nazionale e reca con l'iniziativa di gite l'emulazione, la fratellanza e la solidarietà fra i paesi tutti della patria nostra.

La maggior parte dello sviluppo e del progresso della istituzione è dovuta allo zelo ed al valore del Consiglio direttivo. *Giovanni Villani*, C

Castellammare di Stabia (Napoli). — Il Touring risveglia, affratella, utilizza e mantiene vive le energie più giovani della nazione; compie opera altamente degna di encomio e di vantaggio alla patria. *Carlo Brunelli*, C.

Castiglione della Pescaia (Grosseto). — Nel decimo anniversario dell'Associazione nostra, lustro e decoro d'Italia, sono dispiacente di vivere in piccolo centro, ove non posso, come vorrei, esplicare la mia attività. Ammiro ed amo tutti coloro che della nostra associazione fecero vessillo di alti, nobili sentimenti d'italianità, ora che l'essere patriotti ed idealisti suona così male a chi vuole facile applauso.
Dott. Orsino Orsini, C.

Castiglione delle Stiviere (Mantova). — Il Touring è la manifestazione viva, vibrante, sentita della gentilezza, della forza, della bellezza, della bontà dell'anima nazionale.

L'apostolato, che nel nome santo della patria, la fiorente associazione divulga benefico, rinnova tante giovani energie col ricordo delle epiche lotte sostenute per la nostra redenzione, eleva gli spiriti colla evocazione delle sublimi bellezze artistiche e naturali della nostra terra, sprona le coscienze a quegli ideali di fratellanza, di giustizia e di progresso, pei quali fu già grande l'Italia.

Spontaneo quindi innalzasi l'augurio, che l'opera feconda di nuovi trionfi concorra a completare l'unità nostra ed assicurarci quella integrità resa immortale dal verso poderoso del divino Alighieri.
Prof. cav. Sebastiano Battaglia.

Castrovillari (Cosenza). — Evviva il Touring che, avendo sempre di mira un ideale altissimo, patriottico, disinteressato e non partigiano, ci fa ancora sperare in una vera e cosciente fusione eguagliatrice di tutti gli elementi che costituiscono la grande patria italiana! Evviva!
Avv. Maurizio Camporota, C.

Cavalese (Trentino). — Il T. C. I. in dieci anni di vita fu l'anima ispiratrice di una vita nuova in tutta la nazione, specialmente inaugurando quella serie di convegni ciclistici, mediante i quali, a noi Trentini, fu offerta la felice occasione di conoscere tanti fratelli di laggiù! Auguro al T. C. I. una vita prosperosa e piena di successi.
Vittorio Franzellin, C.

Cavarzere (Venezia). — Il Touring ha saputo riunire gli elementi più disparati in uno solo scopo: l'esercizio fisico; per un solo ideale: la grandezza della patria.
Francesco Salvadego Molin, C.

GINEVRA
Avv. Gustavo De Stoutz, C. C.

GROSSETO
Arch. Lorenzo Porciatti, C. C.

LA PAZ (Bolivia)
Giovanni Torti, C. C.

LIVORNO
Ugo Bertelli, C. C.

Cerea (Verona). — Il Touring Club Italiano, indice della forza, del pensiero, del civile progresso della nostra nazione, compie opera eminentemente pratica e moderna.

Esso avrà diritto all'ammirazione ed alla riconoscenza di tutti gli Italiani, il giorno in cui, per la indefessa sua azione, le strade, particolarmente quelle di pianura, saranno mantenute ottime, non soltanto per i quadrupedi, ma anche per i ciclisti. *Edoardo Bertolazzi*, C

Cerro al Lambro (Milano). — L'opera del Touring è necessaria ormai come la luce; il Touring risponde al suo fine; il Touring s'impone e trionfa.
Pietro Taccani, C.

Chiari (Brescia). — Il T. C. I., per gli scopi eminentemente utili che si è prefisso e che va a mano a mano conseguendo, merita il primato fra tutte le società del genere. *Gerolamo Fioretti*, C.

Chiavari (Genova). — Nel suo più alto concetto e in ogni sua manifestazione, il Touring è scuola di bellezza e di fratellanza, perciò è, nell'idea più moderna, vera scuola di vita sociale.
Eugenio A. Musto, C. C.

Chiavenna (Sondrio). — Il T. C. I. ha dimostrato d'essere l'ispiratore dei doveri di ospitalità, il padre degli spiriti di fratellanza, la spinta alla vita, alla pace. *Nino Balatti*, C.

Cividale del Friuli (Udine). — Tanto complessa e vasta è l'opera eminentemente patriottica del T., e tanto utile e vantaggiosa al turista e al cittadino, che io credo non esista italiano che, amando la patria, possa non amare il Touring. I quarantaduemila soci che lo compongono, che giornalmente aumentano, che ugualmente pensano ed agiscono, dimostrano colla loro concorde cooperazione, col loro crescente affetto all'associazione che li affratella, che il Touring seppe scegliere e sa mantenere quella giusta via su cui con rara arditezza s'incamminò dieci anni or sono. Nulla è da aggiungere, nulla da togliere al suo limpido e simpatico programma: tutti i consoci lo sanno, e tutti, oggi, fieri d'appartenere ad un'associazione sì ben diretta, inneggiando al Touring, grideranno: Avanti, avanti, via! certi di ripeterlo fra non molto in centomila.
Antonio Cucavaz, C.

Civitella di Romagna (Forlì). — Dalla romagnola Civitella, perduta tra le ultime diramazioni dell'Appennino toscano, io mando un caldo, affettuoso saluto al simpaticissimo Touring, che, alieno sempre da questioni politiche, unisce con vincoli di fratellanza i turisti d'ogni paese, spendendo le sue forze migliori per far note ed apprezzate ai compagni stranieri le bellezze della nostra patria, onde dell'Italia gentile, oltre la sua gloria antica, si conosca l'indiscutibile pregio che natura le diede.
Baldo Danielli Pancistichi, C.

Cogollo (Vicenza). — Il Touring è la più grande e la più logica istituzione italiana. Inoltre è la più patriottica, perchè c'insegna a conoscere la patria nostra, e con ciò, ad amarla.
Raffaello Zordan, C.

Collebeato (Brescia). — Concisione, chiarezza ed efficacia dello stile, combinata ad elegante semplicità della forma: vivacità, plasticità e calore di espressione: lingua sempre nobile e tersa: ecco ciò che rende amena ed affascinante, e nello stesso tempo istruttiva, la lettura della *Rivista* del T. C. I., e, a mio avviso, non ultimo dei pregi che rendono benemerito cotesto simpatico sodalizio.
Dott. Italo Grandi, C.

Comunanza (Ascoli Piceno). — Mio unico *pensiero* per ora è quello di procurare al Touring almeno cinque nuovi soci. *Ermanno Pascali*, C.

Conselve (Padova). — Il Touring sintetizza la volontà ardita, l'unione dei buoni, la fede nell'avvenire. *Alvise Arrigoni*, C.

Copparo (Ferrara). — Dieci anni fa un nucleo di volenterosi, guidato da un forte, sorretto dallo spirito di fratellanza e dal l'amore di patria, gettò il seme: il paese lo raccolse e lo nutrì. Oggi 42 000 soci, col loro numero e coll'opera loro, dicono ai pessimisti di mestiere che anche l'Italia è terreno fertile e propizio per le cose nobili e buone.

Alla Direzione il riconoscente saluto dei turisti di Copparo, al sodalizio l'augurio di prospero e fecondo avvenire.
Ing. Vico Mantovani, C.

Cordenons (Udine). — Le divine bellezze d'Italia e i geniali ardimenti dei suoi abitatori sono dal Touring Club Italiano additati al mondo intero: è opera questa generosamente patriottica, è affetto alla madre terra latina. *Dott. Gio. Lorenzo Bidoli*, C.

Cornuda (Treviso). — Tutte le persone di buon senso che ebbi l'onore di avvicinare in questi pochi anni di vita del T. C. I. hanno sempre e di buon grado aderito ad associarsi a questo nostro utilissimo sodalizio, convinti dell'utilità morale e materiale che ne ricavano; tanto che fra non molto il T. C. I. diverrà una delle più potenti ed apprezzate società sportive del mondo. *Antonio De Zorzi*, C.

LOCARNO
Dott. Italo Viventi, C. C.

LODI
Luigi Formenti, C. C.

LUCCA
Oscar Orsi, C. C.

MANTOVA
Antonio Trentin, C. C.

Cortona (Arezzo). — Il Touring è il più geniale fra i propulsori della civiltà.
Emiliano Galletti, C.

Coseano (Udine). — Il Touring compendia l'esplicazione più moderna, più gentile, più diffusa; è il sodalizio più vasto, più utile, più attraente; sinteticamente il più progressivo di questo secolo di progresso. *Giovanni Covassi*, C.

Cosenza. — Il Touring, il glorioso Touring, grazie a tanti egregi, che per esso di buon grado sacrificano tempo e danaro, è ormai diventato per tutti una sacra istituzione.

Io concepisco la vita senza turismo, ma non riesco a concepire il turismo senza il Touring, che ci guida, ci sospinge, ci educa.

Il Touring felicemente completa l'opera iniziata dall'esercito nazionale dopo il 1860: affratella gl'Italiani.

Ecco perchè la sezione cosentina, la quale trovasi in un periodo di felice incremento, festeggerà solennemente il decimo anniversario della fondazione della fatidica associazione e un solo augurio si sprigionerà dai nostri petti: *excelsior! excelsior!*
Avv. Domenico Cilento, C.

Costabissara (Vicenza). — Tornato in questo momento da un giro, durante il quale potei nuovamente constatare la indiscutibile utilità delle guide e carte pubblicate dal sodalizio, godo di poter proclamare altamente questa verità unitamente agli altri vantaggi che dal Touring provengono.
March. Aleduse de Buzzacarini, C.

Costigliole d'Asti (Alessandria). — L'ordinamento sociale, che ha attratto in soli dieci anni di vita nella sua orbita 42 000 persone, deve essere immancabilmente un luminoso faro di civiltà e progresso.

A chi l'ha così felicemente ideato e sa così bene alimentarne la benefica luce, riesca di conforto nell'opera l'ognor crescente favore.
Avv. Delfino Vacchina, C.

Cossignano (Fermo). — Io credo che tutti si dovrebbero far soci del Touring, solamente per avere il prezioso dono delle splendide pubblicazioni che la Società invia, anche senza tener conto degli altri innumerevoli vantaggi che la medesima offre.
Felice Passali, C.

Crecchio (Chieti). — In Italia il Touring è stato una nuova vita animatrice. Il suo sviluppo meraviglioso indica la forza della grande associazione, che porta tanto contributo alla civiltà e al progresso. La sua missione educatrice viene a dimostrare che lo *sport* non è un segno di decadenza, ma di energia cosciente, che ogni giorno più si afferma e si impone. Gloria al Touring, che rinnova la giovinezza e ci congiunge in fraterna unione! *Angelo Sturti*, C.

Cremona. — Il Touring fa conoscere ed amare l'Italia.
Ing. Adelchi Barbieri, C.

MESSINA
Timoteo Ali, C. C.

MODENA
Cav. avv. Antonio Vicini, C. C.

MONACO (Principato)
A. Gazò, C. C.

— Una delle mie più vive compiacenze è quella di avere, sin dal suo primo apparire, non soltanto intuito il cammino trionfale del Touring, ma di averlo subito aiutato col dargli per primo il mio nome come socio fuori di Milano e col fondare la prima sezione (così allora si chiamava), quella di Cremona, che, come primogenita, fu sempre singolarmente cara ai *babbi* Johnson, Bertarelli e Gorla. *Prof. Vittorio Nigherzoli*, C.

Crescenzago (Milano). — Pienamente soddisfatto d'essere ascritto al Touring e lieto di poter attestare che l'immenso sviluppo acquistato dalla nostra associazione è meritato per l'alto scopo civile e sociale che s'è prefisso, auguro che esso si manifesti sempre più una potente e solidale Associazione pari ai Touring esteri. *Ambrogio Pirovano*, C.

Crevalcore (Bologna). — Il mio modesto pensiero sul T. nostro? Ecco: io vorrei che fosse la *seconda famiglia* di tutti gli Italiani.
Giulio Cesare Bertolucci, C.

Cuggiono (Milano). — Il T. è la fortunata e geniale Società della concordia, è la catena che unisce la falange dei turisti in unanime sentimento di amichevole simpatia e fratellanza; e, come la *Dante Alighieri* intende a far conoscere e ad espandere la lingua italiana ed a tenere vivo il sentimento di italianità all'estero, così il T. intende di far conoscere l'Italia agli Italiani, a rivolgerli agli alti ideali dell'arte, del bello, del patriottismo, a renderli sempre migliori *Ing. Paolo Scotti*, C.

Dervio (Como). — Il Touring è il club che, riunendo tutte le diverse classi sociali, meglio affratella i popoli. L'opera sua è benefica e non favorisce solo quelli che si divertono, ma anche il misero viandante, coi cartelli indicatori, e cogli altri segni che gli indicano la via. Il Touring vuol dire *progresso, forza* e *unione*. *Carlo Cunico*, C.

Diecimo (Lucca). — Il Touring è un'istituzione geniale, che potrà esserci veramente utile, sia dal lato fisico perchè incoraggia ogni turismo, sia dal lato pratico sociale in quanto renderà assai più facile all'Italiano il conoscere ed apprezzare la patria.

Ne sono e ne sarò sempre ammiratore appassionato. *Giovanni Leonardi*, C.

Dignano (Venezia Giulia). — Il Touring, esercitando l'opera sua altamente civile e di progresso sportivo, è una geniale e simpatica associazione che tiene affratellati con verace sentimento tutti i figli d'una istessa madre patria. *Livio Benardelli*, C.

Domegge (Belluno). — Socio fino dai primi anni, ricordo certe aspirazioni che venivano manifestate nei primi numeri della *Rivista* come sogno quasi irrealizzabile.

Eppure in dieci anni il Touring ha progredito quanto e più di quanto aspirava, mercè un'attiva e costante propaganda appoggiata da una benintesa organizzazione e da programmi che rispondono ai bisogni del turista. *G. B. Giacobbi*, C.

Domodossola (Novara). — Un pensiero sul diletto Touring è subito espresso; io amo riassumerlo nella frase:

Il glorioso passato ci sia stimolo per un sempre miglior avvenire.

Fra i ben noti miglioramenti introdotti durante il decennio ricorderò la soppressione del C. (ciclistico), che fu via ad un nuovo e più esteso e vitale sviluppo, affratellando in un solo complesso tutti i rami del turismo. La frastagliata cresta alpina, e la convulsa onda del mare, si uniscono alla polverosa strada del *routier*.

Noi, ciclisti delle regioni alpine, siamo di ciò oltremodo grati alla Direzione; ed auguriamo che dalle Alpi e dal mare salgano,

a Milano, numerosi i campioni per assistere alle feste decennali, per trarre da quelle nuova lena per la propaganda intensa, costante, efficace. *Prof. Arturo Rimoldi*, C.

Este (Padova). — Il grado di intelligenza e di coltura di un paese, per me, è proporzionale al numero dei soci che esso dà alla nostra civile Associazione.
Ing. Fadinelli Giulio, C.

Fano (Pesaro e Urbino). — Festeggiandosi il decimo anniversario della sua fondazione, io auguro al Touring Club Italiano ogni maggior incremento, perchè a un suo avvenire ancor più prospero e sicuro è associato tutto un avvenire più radioso e glorioso di un'Italia più forte, più sana, più virile e civile, e quindi più ammirata e visitata dallo straniero.
Virginio Uncini, C.

Ferrara. — Io ritengo che l'opera del Touring è opera altamente italiana; esso fa conoscere intimamente l'Italia ai suoi figli, li affratella nei simpatici convegni, e non trascura di addestrarli alla difesa della nazione nobilmente cooperando coll'esercito. *Ing. G. Mongini*, C.

Figline Valdarno (Firenze). — Il Touring è un'associazione degna della massima stima, sia per la serietà ed il disinteresse che la distinguono, sia per lo scopo e il fine cui mira: quello cioè di educare, istruire, affratellare gli animi e (scevra da ogni livore di parte) di cooperare con tutti i mezzi alla grandezza, alla prosperità della patria della quale, a parer mio, grandemente sentono tutti coloro che al Touring sono affiliati. *Ettore Rossi*, C.

Firenze. — La grande opera meravigliosamente compiuta in breve tempo dal Touring, dà fede in un avvenire ancora più bello, durando l'amore e la sapienza degli uomini.
Angelo Modigliani Rossi, C. C.

Fivizzano (Massa e Carrara). — Il Touring è il sodalizio che col mezzo rende possibile lo scopo, permettendo al corpo di seguire il pensiero.
Antonio Paolucci, C.

Fiume (Ungheria). — Da questo estremo lembo di terra, lambito dalle onde del Quarnero, ove il sì suona e dove l'itala coltura tiene alto il suo vessillo, mando un saluto al gagliardo Touring Club Italiano, che ben a ragione celebra il suo decimo anno d'esistenza.

Anche qui, un nucleo di soci vivamente applaude al T. C. I. ed alla sua decennale attività.

Il suo trionfale vessillo continui ognora a raccogliere sotto la sua ombra i gagliardi figli della sua terra e ad estendere i suoi benefici influssi anche oltre i confini.

Ne avvantaggieranno l'amor di patria, il culto del bello e la nostra armoniosa favella.

Il decimo anniversario faccia affluire numerosi nuovi soci, onde in breve tempo le nostre falangi raggiungano il numero di centomila.
Marco Vassilich, C.

Fontana Liri (Caserta). — Il Touring, mantenendo costante il suo programma, compie opera eminentemente patriottica e si assicura una durata indefinita.

Fra pochi anni, quando quasi tutte le famiglie avranno un socio nel Touring, questa sarà l'associazione nazionale più formidabile.

Estranea alle lotte di classe e di partito, cementerà indistruttibilmente l'unità dell'Italia.
Capitano Luigi Ansaldi, C.

Forlì. — L'opera del Touring — della più alta importanza, intrinsecamente considerata, come quella che unisce tutti gli Italiani nella conoscenza e nell'amore della patria — ha anche un significato sociale che non deve passare inosservato: mostra che nelle collettività i più grandi risultati solo si possono conseguire con un intelligente organamento e una bene intesa disciplina delle forze che le costituiscono.
Avv. Gaetano Filippo Elena, C.

MONZA
Luigi Gariboldi, C. C.

NAPOLI
Dott. Luigi Arano, C. C.

NOVARA
Dott. Luigi Giulietti, C. C.

OSIMO
Filippo Giacconi, C. C.

Formia (Caserta). — Se in dieci anni il Touring, superando ostacoli naturali di cui è irto ogni principio, ha saputo con la ferma tenacia di propositi raggiungere una meta così alta, proseguendo nella via tracciata, con la valida e costante cooperazione di tutti non è dubbio che esso assurgerà, nello spazio di pochi altri anni, ancora al primo posto fra le istituzioni sorelle.
Pietro Nuzzi, C.

Fossano (Cuneo). — Il Touring Club Italiano, che nella sua meravigliosa ascesa conta al suo decennio di vita 42 000 soci, è la forza nell'unione, in mezzo all'isterismo che debilita mente e salute; è l'unione nella forza, tra la discordia e i meschini rancori politici: è il più sonoro ed armonioso inno che si elevi alla sana bellezza ed all'amore gagliardo, quando invita la donna ad essergli compagna, non rivale, nelle libere gare, che, irradiate dal suo gentile sorriso, dànno nuova forza alle membra e vigore giovanile alla mente. Il nostro libero esercito s'avvia perciò verso l'alba radiosa che annuncia il sole magnifico della pace ventura. *Avv. Luigi Dompè*, C.

Gaiba (Rovigo). — Ave, o Touring, che in sì pochi anni hai destata la nazione italiana dal sonno! I giovani volentieri consacrano il tempo a loro concesso per il riposo alle escursioni tanto utili per conoscere l'Italia nostra; ed il Touring ha ad essi offerto il mezzo per compiere, con speditezza ed utilità, tali escursioni, che rinfrancano il corpo e sollevano l'anima. Festeggiamo dunque con gioia questo giorno solenne per il giovane Touring, a cui auguro un successo sempre più prospero.
Romolo Stampanoni, C.

Galluzzo (Firenze). — Due forze sono sorte in Italia, ambedue aventi di mira la grandezza di essa: il Touring e la Dante Alighieri:
Avv. Pietro Pucci, C.

Genova. — Affetto e gratitudine mi legano al Touring, poichè io veggo nella feconda opera sua un potente fattore di affratellamento, ed un grande servigio reso alla patria, nel dire ai suoi figli come sia bella l'Italia, e quanto essa abbia bisogno d'essere amata. *Ten. di vascello Ugo Conz*,
Console sulla R. Nave *Sicilia*.

— Dieci anni di vita rigogliosa e feconda, di cui restano monumento imperituro guide e carte da tutti apprezzate; la stima di tutte le associazioni consorelle d'altre nazioni; l'utilità dell'opera sua riconosciuta da tutte le autorità ed in ispecial modo apprezzata dall'esercito, sono pronostico sicuro di sana longevità e di felice compimento del vasto programma turistico. Onore e gloria a chi dall'inizio resse così intelligentemente le sorti del Touring!
Avv. Cesare Grondona, C.

Ginevra (Svizzera). — Les membres du T. C. I. de l'arrondissement de Genève saisissent avec joie l'occasion du dixième anniversaire de fondation de notre Association pour envoyer aux camarades d'Italie leur salut fraternel.

Si la chaîne des Alpes les sépare, la chaine d'une solide et cordiale sympathie les unira toujours aux autres membres de la grande famille sportive

Vive notre cher T. C., dont la si rapide prospérité démontre toute la bienfaisante utilité!... Vive son vaillant Comité de direction présidé avec tant de distinction et de dévouement!...
Gustave de Stoutz, C. C.

Giulianova (Teramo). — Il Touring Club Italiano, sorto quasi ad imitazione del Cyclist's Touring Club di Londra, trovasi ora a questo superiore per la importanza e la pratica tecnicità delle sue pubblicazioni, utili a tutti.

Dovunque brilla uno stemma del Touring, dovunque sventoli un gonfalone di una delle sue sezioni, si intuisce e si rafferma la cordiale intesa fra i soci, e si anima una corrente di simpatia fra il pubblico e questi.
Andrea Acquaviva d'Aragona, C. C.

Gorla Primo (Milano). — Il T. C. I. è l'espressione di ciò che può una società sportiva moderna creata genialmente, e che genialmente guidata distrugge ogni campanilismo perchè riunisce attorno a sè tutta la sana e forte Italia ciclistica.
Luigi Weiss, C.

Gozzano (Novara). — Il Touring! Istituzione forte e gentile che affratella popoli e nazioni!

Oh! possano i nostri più prossimi nipoti veder sostituito agli eserciti odierni un solo esercito di turisti, che si dànno la mano dall'uno all'altro polo.

Tale è il mio caldo augurio! *Dott. Ugo Migliavacca*, C.

Graglia (Novara). — Le grandissime proporzioni che il T. C. I. ha preso in un decennio appena di vita, stanno a chiaro indice

degli scopi suoi (altamente umanitari e nazionali), che consistono nell'elevare il senso morale delle genti distraendole dall' inerzia, educandole all'attività ed eccitandole ad opere che onorano la patria, onorando l'individuo. *Bernardo Buscaglione*, C.

Gragnano Trebbiense (Piacenza). — Al Touring apparteniamo io, una mia figlia e due miei figli (ai quali quanto prima, se ne aggiungerà un terzo). Questa è la migliore prova del concetto in cui io tengo il Touring, che facilita e diffonde uno sport utile e giovevole a tutti, e saluberrimo specialmente alla gioventù, tanto dal punto di vista fisico come dal punto di vista morale.
Stanislao Nasalli Rocca, C.

PADOVA
Nob. Ettore Graziani, C. C.

PALERMO
Nob.cav.G.Lanza di Scalea, C.C.

PARIGI
Georges Berteaux, C. C.

PERUGIA
Conte Vittorio Cesarei, C. C.

Gravellona Toce (Novara). — Se in soli dieci anni il Touring ha fatto un cammino quasi incredibile, se dall'opera sua benefica indistintamente tutti risentono i vantaggi, vi può essere forse alcuno che al pari di me non ne sia addirittura entusiasta? *Felice Lanfranchi*, C

Gravina di Puglia (Bari). — Il Touring Club Italiano, espressione vera di civiltà, ci affratella in una nobile gara di sport, rafforza n noi i sentimenti di ospitalità ed amicizia.
Ing. Augusto Ferrantini, C.

PIACENZA
Conte G. Douglas Scotti, C. C.

Grosseto. — Fedelissimo socio fino dalla fondazione, debbo al Touring tutta la mia riconoscenza se ho potuto in questo tempo conoscere tanto di più e meglio la nostra bella penisola

Ogni buon Italiano dunque entri in questa grande famiglia turistica, il cui scopo si è quello di accoppiare i vantaggi fisici del turismo a quelli morali dello studio, per far visitare e conoscere la patria. *Giuseppe Millanta*, C.

— Il Touring mi ha procurato in ogni parte d'Italia molte ambite relazioni, molte costanti sincere amicizie, e se è vero che chi ha trovato un amico ha trovato un tesoro, benedetto sia il Touring che ci offre questa fortuna.
Lorenzo Porciatti, C. C.

Guagnano (Lecce). — In questo giorno di commemorazione tutti i cuori dei soci battono all'unisono, ricordando la fratellanza sviluppata in Italia in questi dieci anni dal Touring.

Alla Direzione tutta, che tanta energia consacra allo sviluppo dell'associazione, alla *Rivista* che ci ammaestra e diletta, saluti ed auguri. Viva il Touring!
Michele Attanasi, C.

PIEVE DI CADORE
Cav. Arturo Coletti, C. C.

Innsbruck (Austria). — Il Touring deve la sua odierna grandezza alla indefessa Direzione Generale, che con incomparabile energia lavorò ininterrottamente per creare una sì grande opera.
Piero Martinatti C.

Intra (Novara). — E vera consolazione esser console d'una associazione in cui con
Talento **C**oraggio **I**niziativa,
seppe l'esemplare direzione raccoglier più di quarantamila soci nel primo decennio. E' perciò sperabile ed augurabile che col secondo decennio il T. C. I.
Trovi **C**entomila **I**taliani
Tutti **C**oncordi; **I**ndistintamente
Tutti **C**ontenti **I**ndivisibili
soci.
Rag. Cesare Boccardi, C.

PINEROLO
Cav. avv. Amedeo Brignone, C. C.

Introbio Como). — Tra queste amenissime convalli valsassinesi, fino a ieri quasi sconosciute, e che il turismo ha fatto conoscere al mondo; tra queste libere cime che hanno visto giovani arditi e fieri temprare in ardui cimenti muscoli d'acciaio; oggi che il T. C. I. solennizza il decimo anniversario della sua esistenza alacre e fiorente, prepotente e fervido prorompe dal cuore un augurio: che il T. C. I. in altre amenissime plaghe, in giorno non lontano da tutti sognato e voluto, abbia a portare colla giovane e rigogliosa sua forza, *il riso de' suoi tre colori*.
Angelo Tomè, C.

Isola del Liri (Caserta). — Il Touring, colla forza e col pensiero, *vi et mente*, associa validamente tutte le energie d'Italia. Esso procede vittorioso sulla via del progresso, animato da un solo e santo ideale, quello della fratellanza, da un solo e fervido amore, quello per la patria. Avanti, avanti, via! *Lodovico Giovanelli de Noris*, C.

Ivrea (Torino). — L'istituzione del Touring Club Italiano fu la creazione meglio genialmente rispondente all'imperioso bisogno di affratellare un popolo che unito da vincoli sacri di sangue e tradizioni gloriose era diviso dal più accentuato regionalismo.

L'insperato successo ormai raggiunto consacra solennemente al patriottico sodalizio il giusto titolo di " Benemerita associazione nazionale. "
Camillo Borello, C.

Jesi (Ancona). — La nostra istituzione ha dieci anni di vita e già è destinata a viver per sempre, perchè essa è l'espressione caratteristica della vita moderna che si comprende in una parola " il moto " moto fecondo che agita il corpo e lo spirito, il cui splendido prodotto è una forte educazione fisica ed intellettuale. *Alvaro Girolimini*, C.

Lama dei Peligni (Chieti). — Correvo divorando la strada arida e polverosa sulla mia macchina e dovetti arrestarmi dubbioso ad un bivio...

— Come? — sentii dirmi — non sei socio del Touring? Non hai la guida del Touring?

Compresi e mi mortificai, ed il giorno dopo mi feci socio.

Ecco la necessità del Touring, l'opera sua diffusa e costante. *Raphael Cocco*, C.

Lamporo (Novara). — In questi tempi si vagheggia molto la pace, e pur si è sempre in guerra!

Quale sarebbe il rimedio migliore per ingentilire gli animi, evitare le discordie intestine, e le lotte tra fratelli, e nello stesso tempo dar libero sfogo al progresso?

— Associarsi al T. C. I.! *Eusebio Bussi*, C.

Lanciano (Chieti). — La nobile e patriottica Associazione del Touring ha portato anche in Abruzzo, la regione forte e gentile, lo sviluppo del turismo ciclistico, prima perfettamente sconosciuto e trascurato e per la situazione topografica delle città e per la pessima manutenzione delle strade.

In pochi anni il Touring già conta qui 30 soci, e fra gli inscritti vi sono le prime autorità della città. *Giuseppe Cotellessa*, C.

Landriano (Pavia). — Nella felicissima ricorrenza del decimo anniversario del T. C. I., mi è più che mai grato di unire il mio plauso a quello degli altri numerosi soci, inneggiando all'opera colossale che ebbe vita dal nostro sodalizio.

Più che le parole valgono i fatti a dimostrare il vantaggio portato ai ciclisti dal Touring; ed è con vera soddisfazione che da parte mia addito ai non soci quest' opera, monumento perenne di gloria, e prova della meta raggiunta.

Una parola anche di viva riconoscenza per la solerte nostra Direzione che ci fu sempre guida instancabile durante tutto il cammino percorso. *Luigi Salvini*, C.

Laveno (Como). — Ammirando quanto venne fatto nei primi anni, per tutelare l'interesse di ogni socio, raccomando all'onore-

vole Direzione di continuare l'indirizzo d'inizio, per vedere raddoppiato il numero dei soci nel secondo decennio.
Tommaso Bossi, C.

Lavis (Trentino). — Io credo che l'opera del Touring Club Italiano sia eminentemente civilizzatrice e che potrà altamente cooperare al raggiungimento di tanti ideali per i quali lotta anche il nostro Trentino.
F. Romani, C.

Lecce. — Fino al giorno in cui la volontà energica e fidente di pochi *sportmans* fondò il Touring Club, la Patria nostra non aveva ancora un'Associazione veramente nazionale.

Onore a Milano, onore a Jonhson che hanno dato alla terza Italia questa bella Società che tutti affratella gl'Italiani dall'Alpi al Lilibeo.
Conte d'Ugento e Pisignano, C. C.

Legnago (Verona). — Quando un'Associazione che a primo aspetto sembra abbia solamente lo scopo del divertimento, ha invece l'alto fine di far conoscere a palmo a palmo l'Italia agli Italiani, spingendoli con splendide pubblicazioni ad ammirarne (o in bicicletta, e in motociclo, o in automobile, o a piedi), protetti e guidati, le naturali e artistiche bellezze, io penso che indubbiamente tutta la parte sana e robusta dei figli di questa Italia sarà in seguito orgogliosa di appartenervi, coll'intima compiacenza nei preposti e in tutti di aver compito e di voler continuare un'opera altamente civile, patriottica ed educatrice. *Avv. Ettore Ottonelli*, C.

Lissone (Milano). — La nostra florida Associazione contribuisce, co' suoi fini di istruzione e di affratellamento, allo sviluppo fisico e morale del popolo italico. Essa dà quindi forte e necessario contributo anche al civile progredimento della Nazione nostra. E' un'Associazione eminentemente patriottica.
Luigi Ravasi, C.

Lodi (Milano). — Il Touring unisce i soci coi vincoli dell'amicizia, procura conoscenze insperate e simpatie infinite; affratella i suoi membri e li rende concordi nelle imprese, non solo sportive, ma anche patriottiche; avvicina persone che per posizione sociale e grado sarebbero disgiunte; e procura giornate allegre, piene di vita.
Bruschi Antonio, C.

— Nei ludi olimpici, Atene e Roma temprarono il corpo alle lotte per la grandezza della patria. Dal Touring, gli Italiani trovano la forza per combattere le ultime battaglie dell'eguaglianza e libertà.
Luigi Formenti, C.

Lonato (Brescia). — Il Touring è catena che avvince i popoli affratellandoli sempre maggiormente, e quindi massimo fattore di civiltà e di progresso. Coll'idea poi, che prende piede, delle squadre ciclistiche armate, diverrà ben tosto fattore di quella pace universale cui agognano tutte le nazioni e che porterà al sogno non mai fino ad ora avveratosi della nazione, anzi del mondo armato.
Ing. Giov. Arrighi, C.

Longarone (Belluno). — Il Touring, incitando allo studio delle nostre belle regioni, non solo contribuisce a rendere più saldo il sentimento dell'Unità italiana ed a risvegliare un sano orgoglio nazionale ed un maggiore rispetto di noi stessi; affratellandoci cogli stranieri, non solo contribuisce a sentimenti di pace e concordia universale; ma distogliendo la gioventù da effeminati e slombanti piaceri per portarlo in mezzo al sole, all'aria, alla luce, ne ritempra l'organismo e lo rende forte e robusto.

Sotto questo rapporto il Touring è un potente miglioratore della razza umana.
Dott. Francesco Brunelli, C.

Lucca. — Mi congratulo sentitamente con la Direzione tutta che potè in soli dieci anni formare un sodalizio così forte e numeroso non solo, ma altresì di tanto giovamento per la cultura dell'intelletto.
Aristodemo Orzali, C.

Lucca. — Al nostro Touring, fiorito dalla forza della nova Italia, il saluto di tutti che nel suo nome vedono il più invitto e sacro baluardo di pace. *Enrico Guarneri*, C.

Luino (Como). — Il Touring Club Italiano, avvicinando in un'organizzazione simpatica e potente le più grandi e le più piccole personalità del turismo, è riuscito a sposare nel modo migliore gli interessi di quelli che vogliono guadagnare e di quelli che vogliono divertirsi. *Ferrante Rodari*, C.

PISA
Comm. prof. Gugl. Romiti, C. C.

REGENSBURG
Prof. Augusto Gessser, C. C.

ROMA
On. comm. prof. A. Brunialti, C. C.

ROVERETO
ugenio Maddalena, C. C.

Luzzara (Reggio Emilia). — Ad una associazione che s'ispira all'alto ideale di far conoscere ed apprezzare la diletta nostra Italia, può forse non arridere un avvenire splendido? Continui il Touring in questa sua nobile missione e non gli mancheranno l'appoggio ed il plauso d'ogni buon Italiano. I suoi progressi ed i suoi lavori furono in poco tempo enormi, ma lo attendono nuove opere e nuovi trionfi. Evviva il Touring! *Tagliavini R.*, C.

Macchiagòdena (Campobasso). — In un decennio il Touring ha fatto meglio conoscere ed amare l'Italia agli Italiani.
Avv. Nicola Dell'Omo, C.

Malè (Trentino). — In occasione del decimo anniversario della fondazione del Touring, esprimo l'augurio che questa nostra società abbia sempre più a prosperare per il bene fisico e morale dei suoi associati e per l'onore della terra che le è culla.
F. Buffatto, C.

Manchester (Inghilterra). — Il Touring, più d'ogni altra associazione, rafferma e consolida le simpatie fra l'Italia e gli amici suoi sparsi in ogni parte del globo. *Vivat, floreat, crescat!*
J. Emile, C.

Mandello (Como). — Un'associazione meglio organizzata del T. C. I., e del pari giovevole a tutti, non la si potrà trovare certamente neanche all'estero. Evviva il T. C. I.! Evviva la Direzione del T. C. I.! *Luigi Ferrario fu E.*, C.

Maranello (Modena). — Da quando mi feci socio del T. C. I. mi sono sempre maggiormente persuaso che esso è una istituzione utile, patriottica e, a mio parere, necessaria.

Spero ed auguro che coll'andar del tempo non solo si mantenga come ora si trova, ma vada acquistando sempre maggior importanza per numero di aderenti, e si guadagni maggiormente da parte del pubblico la simpatia che merita.
Dott. Vittorio Dallari, C.

Marano Vicentino (Vicenza). — Non vi è in Italia istituzione più democraticamente istruttiva e politicamente proficua.
Domenico Gregori, C.

Marina di Pisa (Pisa). — A dimostrare quale sia la benefica e simpatica opera del nostro Touring per tutti i soci, e *per tanti altri non ancora soci*, valga il pensare che in ogni più remoto angolo della nostra Italia il Touring è conosciuto ed apprezzato. Quale associazione può dire altrettanto?
Giovanni Giannessi, C.

Marostica (Vicenza). — Amo il Touring perchè esso vuole l'Italia grande, bella, prospera, perchè colle sue splendide pubblicazioni cerca di farla conoscere a tutti, e perchè ha bandita completamente dal suo programma la politica.
Francesco Colpi, C.

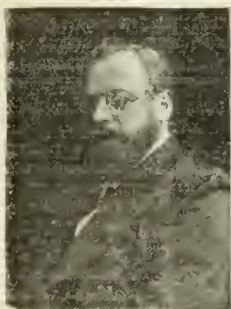
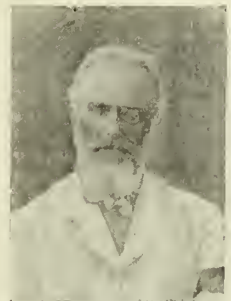
Massa (Massa-Carrara). — L'associazione veramente italiana che più di tutte idealizza la potenza e la grandezza dell'Italia nelle sue meraviglie naturali ed artistiche, è indubbiamente il Touring Club Italiano. *Tenente Alessandro Erculiani*, C.

Massa Marittima (Grosseto). — Le nobili aspirazioni del Touring sono tali e tante, che niun sacrificio si risparmia, affinchè le bellezze d'Italia vengano più facilmente da tutti conosciute ed ammirate.

Le Guide, le Monografie, la *Rivista* e le altre pubblicazioni, sono così geograficamente importanti, che il Touring, si può senza tema d'errare, considerare come benemerito della grandezza italiana.
Francesco Bini, C.

Meldola (Forlì). — L'evolversi del Touring è coefficente di progresso e di patriottismo, e perciò, anche a nome di tutti i soci di Meldola e Bertinoro, faccio voti che, per opera del Touring, ogni dì più facciano meno difetto in noi le alte idealità; sì che più spesso e più dolce possa echeggiare nei cuori fidenti dei numerosi nostri consoci quella fra le più belle strofe del maggior poeta vivente:

> Madre di biade e viti e leggi eterne
> Ed inclite arti a raddolcir la vita;
> Salve, a te i canti dell'antica lode
> io rinnovello.

Giovanni Ercolini, C.

Meleti (Milano). — Coefficiente magico di civiltà, di progresso e di rigenerazione fisica, oprante con isquisita arte a demolire d'infra le genti le funeste barriere, *doveva* il nostro Touring, per sua virtù di unire mirabilmente al buono il bello, all'utile il diletto, affrettarsi così per l'erta eccelsa da sembrare prodigio; ma *voleva* le menti, che sapessero la via, le maniere e la meta! *Dott. Eligio Cesari*, C.

Mentone (Nizza). — Il Touring Club Italiano ha stabilito l' amicizia fra i ciclisti; possiamo quindi agevolmente sperare che fra poco stabilirà l'amicizia fra le nazioni. *Joseph Rollino*, C.

ROVIGO
Avv. Gino Giolo, C. C.

SALISBURGO
Comm. Teodoro Ethofer, C. C.

SHANGHAI
D'a nante G. Tornaghi, C. C.

SIENA
Nob. Gius. Camajori, C. C.

Messina. — Io sono entusiasta della nostra istituzione, e non manco di farne rilevare i vantaggi quando l'occasione mi si presenta.
Barone Gioachino Ruffo Calcagno, C.

Mirandola (Modena). — Una delle più importanti istituzioni d' Italia è senza dubbio il Touring, perchè esso affratella quanti accorrono sotto la sua bandiera, perchè mira ad istruire ed educare fisicamente ed intellettualmente, perchè facilita il modo di conoscere bene l'Italia nostra, contribuendo così ad aumentarne il progresso economico ed industriale. *Odone Artioli*, C.

Mirano (Venezia). — Se è vero che, nella prima vigoria delle forze fisiche, l'ammirazione per quanto vi ha di bello che rievochi l'arte e la storia della nostra patria, può essere uno dei maggiori beni intellettuali, il Touring che saviamente indirizza le une e favorisce l'altra, è una delle associazioni più altamente civili.
Dott. Geppino Ghirardi, C.

Minerbe (Verona). — Il Touring Club Italiano è una associazione delle più belle, delle più simpatiche, delle più utili. Dimostra ciò il fatto che in breve spazio di tempo il numero dei soci è cresciuto meravigliosamente, perchè tutti sono concordi nel riconoscere l'utilità che il Touring porta ai suoi soci, sia colle facilitazioni che esso offre, sia coi consigli che largisce, sia colle sue eleganti ed esatte pubblicazioni.

Lode ed onore adunque a questa bella istituzione, plauso sincero a coloro che le danno l'anima e la vita; ed io auguro di cuore che gli splendidi ideali ora raggiunti non arrestino il vittorioso cammino, ma siano sprone invece a guadagnare una meta sempre più nobile, sempre più grande.
Guido Giacomelli, C.

Modena. — L'organizzazione del Touring è ad un tempo *esponente* e *fattore* di progresso civile.

La sua azione non ha soltanto un *fine* proprio, quello di promuovere l'incremento del Touring, ma è anche *mezzo* efficace per conseguire altri *fini subordinati*: lo sviluppo dei corpi e delle intelligenze e l'affratellamento dei cuori umani.
Cap. Giulio Formiggini, C.

— Socio del Touring da otto anni, ho un solo rimorso... quello di non appartenervi fin dalla fondazione: così io non potrò festeggiare " il mio decennio di associazione " che fra due anni!
Prof. Alessandro Antilli, C.

SPEZIA
Cav. cap. Alfredo Fanfani, C. C

TERNI
Ettore Bajocco, C. C.

TERAMO
C.te A. Acquaviva d'Aragona, C.C.

Mondragone (Caserta). — Quarantaduemila soci in dieci anni servono a dimostrare come l'opera del T. C. I., a pro del turismo, sia stata grande, di pratica utilità, superiore a quella dei *clubs* confratelli.

La sigla del T. C. I. sventola gloriosa col tricolore italiano in cima ad alte vette; la sigla del Touring fregia i petti di valorosi turisti, essa corre veloce cogli automobili; essa noi troviamo negli svolti, nei bivî, nelle discese ripide, pronta ad avvertirci del pericolo che corriamo; la sigla del Touring infine rende fratelli coloro che la portano. Questo scopo altamente umanitario e sociale ha oggi il Touring pienamente raggiunto. *Avv. Pasquale Boccucci*, C.

Montichiari (Brescia). — Dopo l'elettrico, il Touring Club Italiano è il più veloce ed utile ministro del pensiero, come è il più veloce fattore tanto dello sviluppo fisico, che commerciale ed industriale d'Italia. *O. Lanfranchi*, C.

Monza (Milano). — Il Touring, la grandiosa prova del potere di associazione fra la gioventù della nuova Italia, associazione nazionale, vibrante nel suo simbolo, è in tutte le sue manifestazioni il più schietto e puro patriottismo; patriottismo sentito da una forte schiera di volonterosi, sapientemente rivolto al nobile scopo di far conoscere l'Italia, nelle sue bellezze naturali ed artistiche.

Scopo superbamente raggiunto mercè la ferrea volontà di chi seppe elevare quell' insigne monumento che sono le pubblicazioni geografiche del T. C. I. Non si può pensare al T. senza che il cuore esulti per la patria, per le sue grandezze artistiche, pel suo laborioso presente, pieno di promesse. Viva il Touring, Viva l' Italia!
Felice Bovara, C.

Morrona (Pisa). — Il T. C. I. è per me la più vigorosa e geniale applicazione del motto *vi et mente*; è la prediletta associazione alla quale mi vanto di appartenere da ben otto anni.
Orlando Mariottini, C.

Mortara (Pavia). — Oggi, dopo una vita appena decennale del nostro Touring, che è ormai la suprema manifestazione del turismo italiano, ci sentiamo lieti di onorare l'operato dell'Amministrazione che nulla trascurò per il benessere e l'educazione turistica, e rinnoviamo fervido l'augurio, che sotto la sua bandiera accorrano ben numerosi tutti coloro che ancora ignari degli immensi benefici a loro spettanti, vivono così isolati da noi. Ai corpi consolari spetta la vera propaganda, unico e vitale bisogno del Touring ed elemento di forza per i necessari miglioramenti.
Rag. Umberto Ferraris, C.

Monte San Quirico (Lucca). — Essendo per terminare il decimo anno dalla fondazione del nostro sodalizio, molti si domanderanno quali festeggiamenti sarà per fare cotesta spettabile Direzione; a me sembra però, che non ve ne sia bisogno alcuno, perchè la bella cifra di 42 000 soci stampata sulla *Rivista*, che corre da un capo all'altro della penisola italiana, non solo, ma anche nei luoghi i più lontani, è la migliore *réclame* che si possa fare.

E ciò che maggiormente sorprenderà, sarà appunto la grande concordia colla quale sono riuniti i 42 000 soci, e la soddisfazione che ciascuno di essi prova nell'appartenere al Touring.

Io, da buon figlio della grande famiglia dei turisti, mi limito ad un augurio semplice quanto sincero, e cioè che al Touring sia sempre conservata la Direzione, la quale così completamente ha condotto il sodalizio alla vittoria, e che offre così tanto affidamento.
Raffaele Piegaja, C.

Monte San Savino (Arezzo). — Capiconsoli, consoli, consoci tutti, oggi che siamo in festa, perchè compie in questo mese di novembre il decimo anniversario della fondazione del nostro Touring, stringiamoci ancor più compatti attorno alla nostra ban-

diera e cerchiamo con gite e convegni di far conoscere al mondo intero la nostra forza, la nostra fratellanza; e gridiamo ai quattro venti: Evviva il Touring Club Italiano! *Italo Ezio Mascanzoni*, C.

Napoli. — Il Touring mi ha deciso e dato agio di viaggiare quasi tutta l'Italia, e parte della Francia e della Svizzera, in bicicletta, opportunamente consigliato dalle sue guide e carte.

Io che non vivo nel mondo degli affari, nè sono commerciante, non avrei mai avuto l'occasione e l'opportunità di visitare e studiare migliaia di paesi, se il Touring non me ne avesse offerta la facilità e fatta conoscere la utilità, cosa che mi permetto consigliare a tutte le persone amanti del bello e che vogliono conoscere

il nostro bel paese che Appennin parte...

con mezzi, relativamente, non costosi.

Cesare Rosati, C.

— Il Touring, sorto col principio di riunire i ciclisti viaggiatori, incoraggiarli a conoscere il proprio paese e cementare sempre più l'unione fra le diverse sezioni, è diventato con la sua corsa ascendentale meravigliosa in ogni paese (prova della bontà e del merito dell'istituzione) la più grande organizzazione italiana del secolo, e con la Federazione internazionale la più grande espressione della fratellanza umana, provando che questo sentimento non è un'utopia, ma è innato nell'uomo incivilito.

La sua opera fu e sarà feconda di bene e di amore; tutti fratelli vi chiama il Touring. Sì, festeggiamo tutti il primo decennio, prima tappa gloriosa del cammino trionfale del Touring, alla quale fanno monumento civile eccelso i suoi quarantaduemila soci. Onore ai creatori del Touring! Viva il Touring!

Dott. Luigi Arano, C. C.

Nigoline (Brescia). — Il Touring, considerato da un punto di vista etico-morale, può dirsi il fautore principale della fratellanza universale. L'azione sua nel mondo vincerà, ne son certo, in efficacia quella dei congressi per la pace.

Giuseppe Zoppola, C.

Nizza. — Il Touring, non occupandosi nè di politica nè di religione, formerà il santuario della futura fratellanza italiana.

E. Belgioioso, C.

Nizza Monferrato (Alessandria). — Ad illustrare degnamente l'opera utile ed assidua, incessante e faticosa del T. C. I., occorrerebbero dei volumi. Il Touring conta dieci anni di vita, vita attiva e prosperosa, utile a sè ed all'Italia intera, per gl'innumerevoli vantaggi recati alla vita economica e sociale del bel paese.

Che l'emblema del Touring fregi presto il petto di centomila persone ed i vantaggi saranno doppiamente raggiunti e sentiti. — Gloria, onore e vita eterna al Touring!

Carlo Antonietti, C.

Nocera-Umbra (Perugia). — Il Touring è un'associazione fraterna di persone, le quali, amando il bello, il buono, il giusto, l'onesto, vogliono camminare molto ed *andare sempre avanti*.

Dott. Vincenzo Blasi C.

Nosate (Milano). — Quando viaggio, il trovare dovunque un'indicazione, un segnale, un consocio che rammenta il nostro Touring, mi riempie il cuore di confidenza, mi solleva e rallegra lo spirito, facendomi credere d'essere sempre in casa mia, d'essere sempre in compagnia di un amico.

Rag. Emilio Colombo, C.

Novara. — Considero il Touring dal punto di vista non semplicemente sportivo, ma della utilità sociale, e vedo in esso uno sforzo magnifico per estendere e consolidare i vantaggi che la bicicletta ha recato all'uomo.

Il nostro Touring, promovendo utili gare di produzione e di perfezionamento di macchine; iniziando simpatici convegni addestranti i giovani alla resistenza ed alla disciplina, che è pure una resistenza morale; pubblicando ottime guide e carte; facilitando in mille modi l'utile vagabondaggio e l'intrecciarsi e l'intensificarsi della operosità umana, si può ben dire che siasi reso altamente benemerito del progresso sociale.

Dott. Luigi Giulietti, C. C.

TORINO
Cav. Alfredo Rostain, C. C.

TRENTO
Rag. Guido Larcher, C. C.

TRIESTE
Dott Riccardo Tevini, C. C.

UDINE
G. B. De Paoli, C. C.

Noventa di Piave (Venezia). — L'opinione che ho del Touring Club Italiano è tale che non arrivo a comprendere come ci possa ancor essere un ciclista italiano che non ne sia socio.

G. Silvio Nardini, C.

Olgiate Molgora (Como). — Il T. C. I., stante le sue pregevoli e non mai abbastanza lodate pubblicazioni, pei suoi innumerevoli servigi turistici, pratici consigli, informazioni infinite, facilitazioni, riduzioni, e in grazia della sua perseverante astensione dalla politica, è, e diverrà vieppiù il sodalizio potente, ideale, popolare, simpatico, strumento di concordia non solo della nazione, ma del mondo.

Carlo Conti, C.

Ombriano (Cremona). — Quanto nobile è la tua missione, o Touring! Mentre romba il cannone sterminatore di giovani vite, tu avvicini popoli e cuori in un amplesso di pace e fratellanza!

Dott. Giuseppe Assandri, C.

Padova. — Vedo nell'opera del nostro Touring la più sincera, la più grande manifestazione d'affetto per la gran patria italiana; e perciò ne sono fervente innamorato, apostolo convinto.

Arturo Gribaldo, C.

Paganica (Aquila). — Il Touring Club Italiano prova che l'Italia, terra di operosi e di forti, nel consorzio delle nazioni civili si alloga non ultima.

Per il decimo anniversario di fondazione, col saluto mando al Touring l'augurio che intorno al suo vessillo si uniscano tutti quelli ai quali, dai monti nevosi, dai verdi piani, dalle marine azzurre d'Italia, sorridono le visioni del grande e del bello.

Ing. Luigi Biordi, C.

Palazzone (Siena). — In dieci anni di vita, il T. C. I. molto ha contribuito ad impartire una buona educazione fisica unita a quella morale, ed ha favoriti molti mezzi per conseguire l'alta idealità della pace universale.

Felice Bologna, C.

Palmi (Reggio Calabria). — In questa grande famiglia del nostro Touring, il secolo moderno trova, indubbiamente, l'applicazione di un sublime principio, che è meta di ogni più civile progresso: l'universale e mutua fratellanza. Senza fallaci lusinghe di ricchezze o di potere, noi umanitariamente promettiamo di soccorrerci l'un l'altro e ci stringiamo tutti in un amplesso, per conseguire un vero bene comune, insieme all'utilità dei singoli, nella diffusione e protezione dello sport.

Ed in questa forza veramente diffusa, costante e concorde, che dalle Alpi all'estrema punta siciliana ci affratella, superando ogni barriera che divida province e regioni, in questa forza, che fa sicuro il turista, il quale può percorrere la nostra patria sicuro di trovare ovunque un amico, un tetto e un soccorso, in questa forza, che va di anno in anno ingigantendo, io constato che grandiosa e altamente civile è l'opera del nostro benemerito Touring.

Francesco Bianchi, C.

Pavia. — Il culto delle alte e nobili idealità non è mai scevro di sacrifici per chi intenda professarlo sinceramente. Una sola eccezione io conosco, ed è offerta dal Touring, in cui il socio, mentre coopera ad una fra le più geniali ed efficaci manifestazioni di sano patriottismo, procura a se stesso notoriamente un ottimo profitto.

Giacomo Franchi, C.

— Il Touring ha portato nel campo pratico lo sport, centuplicandone a migliaia i cultori, creando un'associazione delle più grandiose, utili al nostro paese.

Dott. Archimede Griziotti, C.

Pavullo nel Frignano (Modena). — Come la musica è il Touring: nobilita la mente, ingentilisce il cuore. E' anche un importante centro motore del sentimento patriottico degl'Italiani.

Carlo Caselgrandi, C.

Pedaso (Ascoli Piceno). — L'opera del Touring è benemerita ed ammirabile: ad essa devesi lo sviluppo prodigioso e

crescente degli affiliati, inneggianti oggi alla prosperità dell'associazione, e plaudenti all'amministrazione, causa precipua dell'incremento. *Ferruccio Marconi*, C.

Perugia. — Io penso che l'Associazione nostra, tra i molti suoi meriti, abbia pur quello grandissimo di rinnovare nelle vecchie città, lontane dalle maggiori vie di comunicazione, abbandonate e silenziose, la lieta vita che le animava, or sono molt'anni, quando le enormi diligenze e le alte carrozze da viaggio le correvano, e ne facean risuonar le piazze anguste, le strade scoscese, di sonagliere squillanti e di cornette acute. Volino oggi le macchine sotto gli archi anneriti e fischino stridule le sirene. E' pur dolce veder nuove forme di vita, ove parea passata la morte per sempre... *R. A. Gallenga Stuart*, C.

Peschiera (Verona). — Il Touring? E' una macchina portentosa che, sull'ali veloci dello sport, corre ovunque per clivi e per colli, spargendo dal Monviso all'Etna un soave profumo di pace e d'amore, e porta gli Italiani a veder l'Italia loro, e la addita agli stranieri, non simulacro di guerra, ma culla dell'arte. *Dott. Mario Cacciatori*, C.

Pescia (Lucca). — Mi associo alla meritata esta per il decimo anniversario della fondazione del Touring — sangue ed anima dell'Italia nova — e da questi colli ameni inneggio alla fede nel suo destino radioso. *Franco Fantozzi*, C.

Pettinengo (Novara). — Il Touring Club Italiano e la sua opera?

Una fiumana di forti, entusiasti e spogli d'ogni men che nobili cure; idealmente accomunati dall'associazione e da genialissime pubblicazioni; materialmente dalle più svariate manifestazioni del turismo; portati, trascinati da tutto ciò a sublime fratellanza a conoscere meglio e più profondamente la nostra bella Italia, rafforzandone in essi l'amore alimentato dal desiderio di sacrificio per essa. *Edgardo Bellia*, C.

Piacenza. — Il Touring è la vita pel movimento, la libertà pel fine, la fratellanza pei soci, la solidarietà per l'avvenire. Dal Touring spira un soffio vitale, che rende forte la gioventù d'Italia, apparecchiandola ad ogni evento. Il Touring è segnacolo di progresso e di civiltà.

Dio ha creato le bellezze d'Italia; il Touring conduce gl'Italiani ad ammirarle e goderle.

La politica tutti ci divide.

Il Touring, che ha la politica esclusa dal suo programma, tutti ci riunisce. In ciò sta anche la sua forza, e il suo prodigioso incremento.

Sulla corona d'Italia, bella, fulgida risplende una nuova gemma: è la gemma del Touring Club Italiano. Viva il Touring! *Giacomo Douglas Scotti*, C. C.

— Il Touring Club realizza nel modo più geniale il motto "L'unione fa la forza". Il tenue contributo del socio è ricambiato con una somma incredibile di vantaggi materiali e morali, fra cui quello di far meglio conoscere ed apprezzare le tante bellezze del nostro paese. *Ing. Edoardo Righetti*, C.

— L'operosità meravigliosa del Touring è pari a quella dell'ape, la quale sempre lavora, ma con il massimo vantaggio della famiglia cui appartiene; e come dal miele emana il profumo soave dei fiori, così dalle opere tutte del Touring emana un profumo di italianità, gradito assai ad ogni animo forte, profumo che ci rivela quanta parte ancora è ignota della nostra bella patria. *Dott. Giuseppe Vaciago*, C.

Pianezza (Torino). — Salve Touring, maestro di concordia e di libertà! Tu affratelli le genti dell'Italia nostra e del mondo intero: tu fai conoscere i tesori della nostra bella patria, e, invogliando tutti a visitarli, a tutti agevoli con ogni cura i mezzi. Benedetto chi ti ideò, benedetto chi così saggiamente ti dirige nell'arduo e progressivo tuo cammino! Salve Touring! *Carlo Coppa*, C.

Piedicavallo (Novara). — Il Touring ha saputo riunire in sè il duplice scopo di giovare allo sport in generale e di far conoscere meglio agli Italiani ed agli stranieri il nostro bel paese, colle sue splendide pubblicazioni; e perciò, oltre che dai turisti, deve essere amato ed avere il concorso di ogni buon patriota. *Guido Ion Scotta*, C.

Pieve d'Olmi (Cremona). — Il nostro Touring può essere d'esempio e di scuola ai governanti passati, presenti e futuri d'Italia per rapidità di progresso, per concordia e per forza di volere. *Vincenzo Pasetti*, C.

Pinerolo (Torino). — Il mio pensiero sul Touring e sull'opera sua non può altrimenti esplicarsi che in un sentimento di ammirazione profonda per questa nostra grandiosa, colossale istituzione, la quale, col primo decennio di vita laboriosa, attiva, febbrile, ha saputo conquistare il primissimo posto fra le italiche associazioni e le istituzioni congeneri del mondo intero.

Il suo glorioso sviluppo ed incremento è dovuto all'iniziativa e lavoro paziente di benemerite persone, a cui stanno a capo due nomi che devono additarsi a riconoscenza unanime dei turisti tutti: Johnson e Bertarelli. *Avv. Amedeo Brignone*, C. C.

Pinerolo (Torino). — Quantunque lo spirito di associazione e di organizzazione degli individui e delle forze sia caratteristica dell'epoca attuale, esso va soggetto alla legge storica di un progresso costante sì, ma non troppo rapido e precipitoso.

La nostra associazione pare essersi sottratta a questa legge, se in un decennio ha raggiunto uno sviluppo imprevisto, certo insperato.

Se il moto, quanto più celere tanto più è moto, quello ascensionale del Touring Club Italiano è semplicemente meraviglioso. *Avv. Attilio Fer*, C.

Piove di Sacco (Padova). — Una delle più belle istituzioni è il Touring, che unisce in fraterno amplesso la gioventù, rinforza in essa lo spirito, affina la mente al bello, e lo porta verso l'ideale santo: l'unità. *Marco Solmi*, C.

Piperno (Roma). — Il Touring Club Italiano è, fra le grandi associazioni, quella che meglio riesce a mantenere alto il sentimento di nazionalità, perchè esso sapientemente, come un caro e vecchio amico, con rara perizia e con premura amorosa, ci conduce, direi quasi per mano, a visitare e ad ammirare i monumenti gloriosi e i panorami splendidi della patria, alla quale per tal modo maggiormente ci avvince un senso di ineffabile ed imperituro affetto. *Dott. Eduardo Venere*, C.

Pisa. — L'opera del Touring è utile dal punto di vista patriottico e per utilità sociale. Rafforza sempre più i vincoli tra gli abitatori delle varie regioni nel paese nostro e conferma i vantaggi della nostra unione. Contribuendo pur fortemente al nostro miglioramento fisiologico, può renderci più forti e più buoni. *Guglielmo Romiti*, C. C.

Pollenza (Macerata). — Socio fin dalla fondazione del sodalizio, ho ammirato la grande utilità delle splendide pubblicazioni, l'ottima e accurata direzione per l'incremento, e gli immensi vantaggi che si risentono per mezzo dell'affiliazione. *Carlo Fiorentini*, C.

Pontelagoscuro (Ferrara). — Il Touring è il nostro buon papà, che, oltre agli utili consigli che ci dà cogli *Annuari*, ci fa conoscere e ci illustra (colle sue numerose e dettagliate guide) il nostro paese, e ci spinse a percorrerlo e studiarlo.

Auguriamoci, nell'interesse comune, che in altri dieci anni di vita decupli l'attuale numero dei componenti la sua famiglia.

Consoci, all'opera! *Fermo Boschi*, C.

Ponte Lambro (Como). — Invio un sincero augurio ai soci fondatori ed agli amministratori del T. C. I., esprimendo il mio vivo e vero compiacimento sul loro operato.

Fiero d'essere fra le file del Touring, mando un cordiale saluto a tutti i suoi soci. *Nicola Coopmans de Joldi*, C.

Ponticelli (Napoli). — *Vi et mente!* Che gli Italiani si sentissero uniti fraternamente sotto un vessillo glorioso come la nostra bandiera; che si stringessero amica la mano per l'ampie strade nazionali o sotto l'ombra di un monumento insigne, concordi nell'ammirare il bello e nel promuovere il bene; questo fu l'intento ed il fine ottenuto dal Touring. Sotto un ideale turistico che rassodasse le tempre e risvegliasse le menti, ebbe il compito di far conoscere ed amare l'Italia agli Italiani. Fu come una scintilla che suscitò gran fiamma; ora, ecco, è tutto un incendio. Fu un'opera assidua, non senza la sua parte di contraddizioni e di lotte; ma tutti i giorni si venne al campo, si lavorò la terra, si seminò il miglior grano; ed ora se ne coglie la messe. E dovunque è un suono di plauso; e dopo *dieci anni* è un grido di gloria: *Avanti, avanti, via!* *Edmondo Carlo Bizzi*, C.

Porretta (Bologna). — Il Touring Club è un'efficace palestra per isviluppare e rinvigorire le forze fisiche della gioventù, la quale, trovando diletto nelle fatiche, vi si avvezza, e in pari tempo si ammaestra all'utile scuola delle privazioni e delle sofferenze.

Nel conquistare le alte cime si trova il coraggio per isfidare i pericoli, e si tempra lo spirito al bello e al grande! *Ugo Lorenzini*, C.

Portogruaro (Venezia). — Il nostro Touring Club è la più veramente italiana delle associazioni italiane: lo dicono i colori della sua bandiera. *Rino del Negro*, C.

Potenza. — Ho sempre seguito con interesse, e non senza provare un intimo compiacimento, l'evoluzione e l'incremento del Touring Club Italiano, specie durante quest'ultimo triennio. — E,

poichè oggi ricorre il decimo anniversario della sua fondazione, sono ben lieto poter associare il mio al gaudio di tutti quanti i componenti di sì utile sodalizio, e constatare realmente (ciò che prima era in me una fervente speranza) come nelle menti tutte dei figli d'Italia sia unanime il pensiero di riconoscere l'opera grandemente educativa che il Touring C. I. appresta. Ciò lo comprova il numero, non certo indifferente, di ben 42 000 soci; il fatto che il Touring C. I., al pari degli antichi ginnasi dei Greci, allieta gentilmente lo spirito per mezzo di svariati divertimenti; robustisce i corpi servendosi del turismo; affina ed ingentilisce la mente ed il cuore facendo conoscere e veramente gustare quanto di più estetico, di artistico, di storico, di incantevole e di geniale sia nel paese nostro, nella nostra nazione, tra le genti italiche; mette, infine, in pratica con vero gusto di artista e di sagace pensatore il detto latino: *Nosce te ipsum.*

Nob. Giuseppe Busà-Ricordi, C.

Potenza Picena (Macerata). — Il Touring Club è una libera manifestazione dell'attività e della forza nazionale. La sua opera, riferendosi alle comunicazioni stradali, è di utilità somma in tempi normali: in guerra poi potrà riuscire di grande efficacia per i celeri mezzi di trasporto, dei quali i soci dispongono.

Conte Alessandro Buonaccorsi, C.

Quinzano d'Oglio (Brescia). — Al Touring, questa simpatica associazione, che inspirata ad alto ideale, con felice pensiero ebbe, per prima, l'iniziativa di riunire sotto uno stesso stendardo tutti turisti d'Italia; che propugnò efficacemente e con ogni vigorìa, acchè il turista potesse rivedere il vecchio amico, e stringere nuove amicizie, di percorrere e visitare, istruendosi, nuovi paesi, mando l'augurio più fervido, perchè l'ideale di fede propostosi coroni la nobile opera.

Dottor Giuseppe Migliorati, C.

VARESE
Rag. Giuseppe Binda, C. C.

VENEZIA
Cav. nob. avv. C. Vittorelli, C. C.

VERCELLI
Geom. Eugenio Barbera, C. C.

Ratisbona (Germania). — Il Touring Club Italiano è stato fondato con un concetto sano e moderno e lo ha svolto con straordinaria intelligenza e delicatissimo tatto; e deve la sua attuale floridezza ad una direzione (alla cui testa Johnson e Bertarelli) conscia della meta prefissasi, disinteressata, laboriosa. Le mie congratulazioni al Touring, il mio rispetto alla Direzione.

Prof. Augusto Geisser, C. C.

Ravenna. — Fu detto che il tempo passa veloce, ma che nulla uguaglia la straordinaria rapidità del pensiero. Io credo che di questa prerogativa eminentemente umana, il campione più degno sia il turista sempre pronto nel concepire, sempre spedito nel deliberare, sempre audace nell'operare, vincendo col senno e col coraggio l'energia di quelle cause che abbandonate a se stesse rimarrebbero sterili o suscettibili di minimi effetti.

A lui il motto di Longfellow: *Excelsior! Più alto!*

Cap. Umberto Moretti, C.

— Il T. C. I. può appropriarsi il motto di Giulio Cesare: *veni, vidi, vici.*

Difatti, niuna istituzione, in sì breve tempo, può vantarsi di avere ottenuto, come il Touring, una vittoria così splendida sulla via del progresso e della civiltà. *Giuseppe Pirini,* C.

Russi. — In questo giorno di festa per il Touring, è bello e doveroso il ricordare che esso s'interessa non solamente delle manifestazioni turistiche, ma altresì del miglioramento delle viabilità e delle indicazioni stradali, con vantaggio non solo dei turisti, ma anche del più umile viandante, e di tanti altri pubblici servizi che tornano a vantaggio di tutti indistintamente ed a decoro dell'Italia nostra.

Onore dunque ai fondatori ed alla Direzione che ne è l'anima; ed auguri di crescente prosperità al sodalizio.

Luigi Venturi Longanesi, C.

Recco (Genova). — Io, che sono antisocievole, trovo nel Touring l'unica associazione possibile, ideale, perchè lontano da lotte personali e da frivole discussioni, le quali ad altro non servono, che a procurar noie ed amarezze.

Marco Salvanelli, C.

Reggio Calabria. — Il T. C. I., che con tatto e sapienza, con praticità e pertinacia stimola i cittadini a viver bene e per il bene, che li illumina sulle vere condizioni della patria esaltandone le glorie e tendendo a ripararne i difetti, che facilita e stringe i rapporti scambievoli, che invita irresistibilmente i forestieri e li sparge per tutti gli angoli remoti della penisola, è stato, nell'ultimo decennio, il più vigoroso soffio di civiltà, e sarà per l'avvenire la più efficace molla di progresso per l'Italia nostra.

Dott. Pietro Liotta, C.

Rieti (Perugia). — Il Touring Club è il mezzo che più rapidamente ci conduce a raggiungere l'ideale della civiltà.

Avv. Eugenio Palmegiani, C.

— Il Touring, forza psico-fisiologica, collettiva e conquistatrice, simboleggia l'avvenire della umana società.

Giuseppe Giovanni Fiordeponti, C.

Riolo (Ravenna). — Se gli Italiani conoscessero profondamente il paese che abitano, sarebbero ancora il primo popolo del mondo. Compia adunque il Touring la missione prepostasi di far conoscere la patria agli Italiani! *Ermenegildo Costa,* C.

Riva sul Garda (Trentino). — Interprete dei miei consoci del Consolato Rivano, mando un applauso all'egregio Direttore generale che seppe, nel breve periodo dei due lustri, portare a tale altezza la nostra istituzione; ed auguro che le file dei nostri consoci abbiano per l'avvenire ad aumentare e recare quei frutti che sono nei comuni ideali.

Virgilio Maroni, C.

Rivarolo Ligure (Genova). — Tanto maggior numero di soci riunirà sotto di sè il vessillo del Touring Club Italiano, tanto più forte diventerà nei cittadini d'Italia il vincolo di fratellanza e dell'unità della patria nostra.

Il Touring Club indicherà la forza della nazione, perchè ogni socio ha il dovere di conoscere meglio il suolo dove vive, e, coll'esercizio sportivo, riunisce praticamente la mente sana al corpo sano.

Ettore Molinari, C.

Robbio (Pavia). — Il Touring Club, affratellando sotto l'egida fisico-morale-patriottica la balda gioventù italiana e cercando di dare una pratica attuazione al concetto: *Mens sana in corpore sano*, dà una forte spinta al progresso al quale deve tendere ogni utile cittadino. *Prof. Isidoro Volpi,* C.

Rocca San Casciano (Firenze). — Sanità, fortezza, allegria, eterna gioventù d'animo s'associarono, e dalla loro unione nacque il Touring Club. *Dott. Francesco Versari,* C.

Roma. — Touring! Bel mostro possente e gentile! Dalle cento braccia, come Briareo, stringe in fraterno amplesso classi sociali ed attraverso frontiere popoli. Dai cent'occhi, come Argo, studia usi e costumi. Dal pie' veloce, saldo e alato come Mercurio, calca rupi e ghiacciai e calde arene. Già gli spuntan le ali e presto vagherà per gli spazi dell'empireo.

Viva il Touring! Zivio! Banzai! Hip! Hip! Hip! Urrah!

Colonn. G. B. Luciano, C.

— Quantà strada in dieci anni! Speriamo che nel venticinquesimo anno di fondazione, saremo 500 000!

Enrico Righetti, C.

— Conoscere l'Italia, girarla per lungo e per largo, scoprirne le riposte bellezze con mezzi di locomozione più indipendenti e più poetici delle materialissime ferrovie (non esclusa l'antiquata diligenza e le ancor più antiquate gambe), è un sacro dovere per gli Italiani, come è diventato un bisogno per gli stranieri. Ma, per carità, non cristallizziamoci, varchiamo noi pure i nostri confini, leggiamo qualche altra pagina dell'inesauribile libro della natura. Anche a questo vorrei fosse diretta l'attività e la propaganda del Touring nel secondo decennio della sua vita gloriosa, come ammirevolmente vi dirige l'opera sua l'infaticabile nostro Capoconsole on. Brunialti, il quale sta infiammando gli Americani a visitare l'Italia e ad amarla, e verrà poscia in Italia per incitare noi ad andare in America. *Avv. Carlo Schupfer,* C.

— Nel decimo anniversario della fondazione del Touring, sento il bisogno d'esternare il desiderio, che ogni italiano partecipi con gioia alla sua fondazione, augurandosi che tale nobile e valorosa istituzione si dirami sempre più, rendendo noti maggiormente gli infiniti vantaggi che essa porta. *Carlo Stacchini*, C.

— Il Touring ha reso già un segnalato servizio alla patria, e fattore com'è di educazione, di civiltà e di progresso, assurgerà a nuovi e più alti destini. *Rag. Fernando Trasatti*, C.

— Di fronte al paese, il Touring ha avuto il merito grandissimo di saper riavvicinare, sotto il suo emblema, ogni classe di cittadini e di contribuire in forma geniale e simpatica, in modo continuo ed efficace, a far conoscere l'Italia agli Italiani.
Ing. Oreste Lattes, C.

— Il Touring, con la sua potente organizzazione e propaganda, fece sì che anche i più ostili si convincessero della grande utilità che dal ciclismo avrebbe ricavato la difesa nazionale.
Compiuta questa prima e santa missione, il Touring allargò la sua opera d'azione in modo da essere oggi strumento d'istruzione, di civiltà e di progresso. *Comm. Arturo Magagnini*, C.

Rovereto (Trentino). — Il Touring Club Italiano è senza dubbio l'associazione alla quale tutti gli Italiani devono omaggio e gratitudine.
Diretta ed amministrata da uomini disinteressati e di provato patriottismo, oltre che divulgare il vero sport, tende a fare conoscere le bellezze dell'Italia agli Italiani stessi ed agli stranieri.
Solo per il Touring, che procura continuamente pei suoi soci tutte le facilitazioni possibili, migliaia e migliaia di ciclisti girano il regno da tutte le parti per vedere ed imparare a conoscere le sue immense bellezze.
Per noi poi, Trentini, il Touring, colla sua insistente propaganda, ha fatto fin'ora dei veri miracoli. Possiamo dire che, specialmente in grazia del Touring, oggi siamo conosciuti in tutto il regno come Italiani puro sangue, e non veniamo più confusi coi Tirolesi, da noi così diversi per lingua, costumi, memorie, ideali.
Auguro che il Touring, per la fine del 1905, diventi forte di 100000 soci, e che questi vengano tutti a visitare il Trentino.
Eugenio Maddalena, C. C.

Rufina (Firenze). — Vedo nel Touring Club un'istituzione, che rende forte e vigorosa la gioventù ed onora la patria.
Casimiro Tilli, C.

Ruosina (Lucca). — Il Touring, colle sue pubblicazioni, facilita il viaggiare in luoghi sconosciuti, e ne rileva le bellezze; e così il Touring, oltre render breve la strada, educa la mente.
Maurizio Rey, C.

Sala Monferrato. — Il Touring Club Italiano è un'associazione perfetta in ogni sua manifestazione, guidata e retta da ottime persone, utile a tutti per il lavoro che compie, per la sua indipendenza per gli alti suoi ideali. Ecco, secondo me, la vera definizione del nostro Touring. *Agr. Luigi Fojadelli*, C.

Salisburgo (Austria). — I 22 soci del Touring residenti a Salisburgo ammirano lo sviluppo ed il lavoro della società. Sono ben lieto essere loro Capoconsole.
Comm. Ethofer, C. C.

Salò (Brescia). — Nessuna associazione esercita sugli associati un'influenza così benefica e così molteplice come quella del Touring Club.
Con congressi, convegni, porta un vantaggio grandissimo allo spirito di associazione, all'affratellamento di razze, di caratteri diversi.
Colle sue splendide pubblicazioni porta un corredo grandissimo di nozioni scientifiche, di indicazioni pratiche.
Con escursioni e gite che promuove, essa fa conoscere meglio agli Italiani quanto sia bella questa nostra Italia, risvegliando così maggiormente nei soci quell'alto senso di patriottismo che è uno dei sentimenti più grandi del cuore umano, senza il quale non si conserva la libertà non si mantiene l'indipendenza della patria.
Angelo Cadorini, C.

San Felice sul Panáro (Modena). — Ai lieti festeggiamenti per il decimo anniversario del T. C. I., questo Consolato, interprete di questi consociati, esprime il più fervido voto perchè lo splendido sviluppo a cui sino ad ora è giunto il Touring sia foriero di novelle glorie e nuovi trionfi.
Ennio Panigadi, C.

Sanguinetto (Verona). — La più bella prova che il Touring Club Italiano è un'ammirabile istituzione, i cui vantaggi sono da tutti compresi, si è che in pochissimo tempo ho, con facilità, potuto qui procurare nuovi soci, tanto da poterne formare, in un paese relativamente piccolo, un forte nucleo.
Gino Bertaia, C.

Sant'Angelo Lodigiano (Milano). — Socio del Touring dalla sua nascita, mi auguro di assistere alle sue nozze d'argento con 100000 soci. *Dott. Alessandro Cortese*, C.

Sant'Antonio a Trebbia (Piacenza). — Il Touring è un potente, moderno fattore di civiltà; perchè, contribuendo con opera assidua, intelligente, solerte, a menomare gli effetti delle barriere che dividono l'Europa in pillole, concorse ad avvicinare il giorno in cui un rinnovellato impero, distrutte quelle barriere, stringa gli Europei in un solo popolo, capace di affrontare e vincere il pericolo giallo, che spunta dall'oriente, il pericolo rosso, che matura in occidente, il pericolo nero, che forse un giorno sorgerà da mezzogiorno. Amen. *Gustavo della Cella*, C.

San Colombano al Lambro (Milano). — Console di un comune, pel quale, per quanto riguarda i mezzi di comunicazione, l'almanacco potrebbe segnare l'anno *1804*, mando in questa occasione un caldo saluto al Touring, protettore di questa *ruota*, in virtù della quale posso lasciar comodi i ferrovieri tutti delle Reti Adriatica e Mediterranea unite. Salve!
Dott. Angelo Gelmini, C.

Sant' Elena d'Este (Padova). — Penso ed osservo che il Touring, spinto alle sue alte finalità puramenti istruttive ed educative, passa grande e trionfante traverso la storia del ciclismo, scuotendo i neghittosi e convertendo quella trascurabile minoranza, che accarezzava malinconicamente il desiderio di averne una sterile associazione assolutamente sportiva. *Lucindo Manfrin*, C.

San Giorgio di Lomellina (Pavia). — In poche parole mai potrò esprimere i sentimenti miei entusiastici, in tutto eguali certo a quelli di coloro che, come me, hanno seguito nel suo breve, ma tanto operoso e proficuo cammino, il nostro Touring in questo suo primo decennio. L'opera sua, altamente sentita e altamente svolta, colle sue svariate manifestazioni ci spinge a maggiormente amare l'Italia nostra, facendocene così ben conoscere, a mezzo delle periodiche pubblicazioni, le innumerevoli bellezze.
Antonio Ceroni, C.

San Giovanni Lupatoto (Verona). — Socio dalla fondazione del T., console dal 1895, posso con soddisfazione dire che l'incremento e lo sviluppo preso dalla nostra Associazione dimostra già a sufficienza che tutti ne comprendono l'utilità, poichè in breve lasso di tempo si sono visti avverati i pronostici fatti nelle prime riunioni agli storici castelli di Trezzo e dei conti Colleoni di Malpaga, di Lecco e Brescia; e posso con certezza dire che fra breve il T. potrà gareggiare con altre società estere.
Luigi Steffenoni, C.

Santa Maria Capua Vetere (Caserta). — Il T. è l'associazione italiana più perfetta. I soci del T. ricorrono alla storia per l'illustrazione dei paesi che voglion visitare, come si appassionano alla geografia, senza sforzi di memoria, per scegliere le vie da percorrere; si affratellano nei viaggi e convegni cogli altri figli d'Italia, sentendosi fortemente Italiani. *Ettore Cipullo*, C.

San Sepolcro (Arezzo). — Il Touring, le cui opere splendide ed utili sono qui dinanzi a me, vivente documento della sua forza e della sua esistenza pratica; al Touring, che contribuisce alla necessaria completa fusione di noi Italiani, abbattendo con la scienza e la solidarietà i vieti pregiudizi di campanile, vada oggi il mio saluto e l'augurio sincero di forza e prosperità ognor maggiore. *Ettore Donetti*, C.

Sarzana. — Il Touring si serve dei tenuissimi fili di un'associazione sportiva per legare con una catena infrangibile al conoscente amore della patria italiana nazionali e stranieri.
Giuseppe Berghini, C.

Savona (Genova). — Non sono eroi soltanto coloro che vincono battaglie!... Coloro che hanno istituita la gloriosa associazione del Touring Club Italiano, che ormai conta più di 40 000 soci, hanno meritato assai dalla patria.
La portentosa associazione che affratella gli sportisti d'ogni genere, che colle sue mirabili guide procura il mezzo di conoscere gli incanti del *bel paese*, che praticamente ha portato grandi vantaggi non solo ai turisti, ma ancora a qualsiasi classe di persone, è opera patriottica, degna del più alto encomio. Agli iniziatori e direttori vada il nostro omaggio; alla eccelsa istituzione del T. C. I. vadano i nostri fervidi auguri nel festeggiare questo suo primo decennio di vita, glorioso inizio di più glorioso avvenire.
Giuseppe Traverso, C.

Scandiano (Reggio Emilia). — Il Touring, per l'opera sua considerata specialmente rispetto al tempo ed ai mezzi, è ammirevole.
E' il più bell'esempio di quel che può il patriottismo negli Italiani quando è immune da ogni preconcetto politico.
Mario Angelini, C.

Scandicci (Firenze). — Salve o Touring! Oggi, decimo anniversario della tua fondazione, è giorno per te di vittoria! Salute a voi, consoci, balda coorte di pionieri della nova Italia, coorte valente che, irradiando di luce viva le bellezze più fulgide della patria nostra, bellezze di clima, di suolo, d'arte, di tradizioni, ci apriste gli occhi ammaestrandoci che le glorie del passato e quelle del presente ci incamminano alla meta sublime del raggiungimento, colle lotte pacifiche del lavoro e del pensiero, delle più alte idealità alle quali noi vogliamo fortissimamente portare questa nostra Italia a noi tanto cara, dagli stranieri invidiataci. Gloria a te o Touring! Salute a voi! consoci. *Tullo Petrozzani*, C.

Scarnafigi (Cuneo). — Il Touring Club Italiano, potente ausiliario dei turisti italiani, può ora competere colle antiche società consimili estere, e colle sue pubblicazioni rende nobile ed utilissimo servizio all'Italia nostra. *S. O. Bersano*, C.

Serravalle Scrivia (Alessandria). — Il Touring Club Italiano è l'associazione che maggiormente abbia integrata l'*unità* vera della nazione italiana, diffondendone la conoscenza minuziosa colle guide e descrizioni, entro tutto il confine geografico della patria nostra. *Angelo Balbi*, C.

Sestri Ponente (Genova). — Nel decimo anniversario della fondazione del T. C. I. innalziamo un inno di lode e di ammirazione a questo sodalizio, che tanto glorioso cammino ha percorso in breve volgere d'anni, e che con costanza persegue un fine nobilissimo, altamente civile e patriottico: quello di far conoscere l'Italia agli Italiani, e di far apprezzare tutti i tesori d'arte e di bellezza che ci sono invidiati dal mondo intero. *Avv. Francesco Gazzo*, C.

Siena. — L'opera del Touring è altamente patriottica, e, per questo deve essere da ogni buon Italiano apprezzata. *Giuseppe Camajori*, C. C.

VERONA
Cav. dott. L. Bellini-Carnesali, C. C.

VICENZA
Giulio Piovan, C. C.

ZURIGO
Felice Moro, C. C.

Soave (Verona). — Soave Veronese, fiera delle sue antiche memorie, ed aperta a tutte le moderne manifestazioni, vanta una fiorente Società di tiro a segno, che si coprì di allori meritati nelle migliori gare d'Italia; un circolo ciclistico che ha bandito nel suo nascere un convegno (18 maggio 1903) modesto, che diè risultati insperati per concorso di ciclisti che dalle accoglienze avute furono entusiasti; ha istituito un plotone, che si è coperto di gloria, di ciclisti tiratori; una Società di tiro al volo della quale fan parte i più forti cacciatori del paese e dei dintorni, e che ha dato delle gare che per concorso ed animazione non potevano riuscire migliori.

Veglia su queste associazioni turistiche il buon papà Touring; ed è quindi naturale che Soave sportiva si associ alla festa del suo decimo genetliaco con affetto filiale. *Avv. Paolo Tommasini*, C.

Solarolo Rainerio (Cremona). — L'agile ruota del ciclo diede vita al nostro Touring che, evolvendosi per sapienza di reggitori, divenne l'associazione turistica per eccellenza.

Alle distinte personalità che l'idearono, a Johnson e Bertarelli fattori massimi (che fortunatamente ne reggono ancora le sorti), il plauso vivissimo d'un modesto console, gloriantesi d'essere un veterano della modernissima associazione. *Angelo Bini*, C.

Soresina (Cremona). — Touring Club significa moto, velocità, associazione; ma nel moto sta la vita, nelle rapide comunicazioni la sua intensità, nell'accordo delle forze l'espressione dell'umano progresso.

Alle ragioni che rendono deboli i corpi, a quelle che portano il dissidio fra gli animi, si contrappone il nostro sodalizio, che accresce le energie fisiche della vita, affratella gli animi, educa la mente col far conoscere la patria comune e ammirarne le bellezze profuse dalla natura e dall'arte. *Rag. Carlo Bargoni*, C.

Sparanise (Caserta). — Anche dal mio piccolo paese giunga al Touring ed ai suoi iniziatori e direttori gradito un sincero e cordialissimo saluto.

Sarò lieto se l'opera mia (che sarà indefessa) potrà cooperare al progresso del grande sodalizio anche in questi paesi nei quali ancora, per varie cause, meno numerosi sono i soci. *Francesco Leardi*, C.

Stra (Venezia). — Il Touring, mentre affratella i cittadini tutti, ci aiuta a conoscere l'Italia ed a cementare l'amore di patria. *Giuseppe Gozzi*, C.

Suno (Novara). — Penso che se non fossi più Console, sarei sconsolato, diventerei solitario e non potrei vivere col solito umore. Il Touring, sodalizio vitale e potente, composto di alimenti solidali, ha un avvenire sicuro e trionfale. *Avv. Ignazio Meda*, C.

Tagliacozzo (Aquila). — Al Touring dànno vita, vigoria ed onore il forte sentimento d'italianità e lo spirito di fratellanza. *Alessandro Gattinara*, C.

Taranto (Lecce). — E' giusto che Milano, nobile palestra aperta alle feconde gare del pensiero e del lavoro, sia la sede di questa utile istituzione, che prepara forti cittadini alla patria e fa meglio conoscere le sue bellezze artistiche e naturali. *Angelo Silva*, C.

Tempio Pausania (Sassari). — Il Touring è fra le fiorenti società nazionali la più utile, perchè si propone e raggiunge scopi umanitari e patriottici. Esso è simbolo di forza e fratellanza, e, come tale, ogni buon Italiano deve amarlo e portargli il contributo della propria attività. *Pietro Azara*, C.

Terni (Perugia). — Mi domandate un pensiero sul Touring e sull'opera sua? Un mio collega, da poco tempo entrato nella grande famiglia del Touring, mi diceva giorni sono: *Non comprendo come, anche non essendo turista, si possa fare a meno di appartenere al Touring. Mi dolgo di non essere stato uno dei primi soci.*

Questo, mi pare, indicherà in poche parole l'importanza e l'utilità della nostra associazione. *Rag. Niccolò Tivano*, C.

Terranova di Sicilia (Caltanissetta). — Dopo il cammino trionfale della nostra associazione sorge spontanea, imperiosa la domanda: *Come si vivrebbe se il Touring non esistesse?* *Vincenzo Maugeri Zangàra*, C.

Tolmezzo (Udine). — Al Direttore Generale ed ai suoi coadiuvatori mando i più sentiti e meritati auguri e congratulazioni; ed auguro che per il ventesimo anniversario del Touring, l'organo sociale sia raddoppiato. Avanti, avanti, via! *V. Molinari*, C.

Tolone (Francia). — Per temperamento sono un entusiasta del turismo, e sono convinto che se l'istituzione del T. C. I. prenderà l'immenso sviluppo di cui è degna, in un non lungo lasso di tempo darà all'Italia una generazione fisicamente più forte e moralmente più sana.

Ora io dico a tutti: anche se non possedete nè un *yacht*, nè un automobile, nè un triciclo, e neanche una modesta bicicletta, anche se lasciate che altri facciano per vostro conto centinaia di chilometri a piedi, iscrivetevi al Touring, perchè Touring significa igiene, forza, salute, rigenerazione della vecchia razza, e, per dirla in quelle tre magiche parole suggeritemi dal bel libro di John Lubbock, significa: *bonheur de vivre!* *Paolo A. Burdese*, C.

Tolosa (Francia). — Par l'importance et la gratuité de ses publications, le T. C. I. a su, en dix année, se placer au premier rang des sociétés de touristes; il est le digne guide de sa patrie si belle en paysages et en monuments. *René Thomas*, C.

Tombetta (Verona). —

Dio nell'ottavo dì della Natura,
trasse di sotto del costato umano
l'Amicizia, la Forza e la Coltura...
ed impastonne il Touring Italiano.

Aldo Bevilacqua, C

Torino. — Il Touring? E' per me, quello che dovrebbe essere per tutti gli Italiani: una seconda famiglia!
Alfredo Rostain, C. C.

Thiene (Vicenza). — " Se il Touring non fosse fatto, si dovrebbe creare! „ La frase è tutt'altro che nuova, ma essa rispecchia esattamente il mio pensiero sull'opera genialmente colossale della nostra potente e tanto benemerita associazione!
Italo Ballarini, C.

Torre Pellice (Torino). — Il T. C. I., di cui mi onoro di essere socio, è la più simpatica, ammirevole ed utile associazione che conosca. Non vennero risparmiate nè fatiche, nè lavoro per renderla utile e dilettevole a tutti i suoi membri.
Dott. Carlo Trossarelli, C.

Trani (Bari). — La nostra associazione, pel felice indirizzo avuto fin dal principio e per lo sviluppo raggiunto, sta ormai fra i più efficaci fattori dell'anima italiana moderna, fatta di patriottismo tenace, ma operoso e pacifico, di spirito di fratellanza per tutti i popoli, di vigoria del corpo come dell'anima, di entusiasmo per tutto ciò che è bello e nobile nell'arte, nella vita, nella storia.
Che peccato che il Touring non sia egualmente diffuso in ogni parte dell'Italia! *Michele Angelini*, C.

Trapani. — Se è vero che l'esercizio del corpo sviluppa l'intelletto e ingentilisce l'animo, l'opera del Touring è anche altamente morale.
Ecco cosa penso io di questa istituzione.
Giacomo Norrito, C.

Trecate (Novara). — Fra i molteplici utili e vantaggi derivati dall' istituzione del Touring Club Italiano, devesi annoverare il miglioramento della viabilità stradale, che per me deve essere uno degli scopi principali dell'istituzione stessa.
Ing. Giuseppe Ruggerone, C.

Treppio (Firenze). — Sono felicissimo di appartenere al Touring Club Italiano. Non so come un buon cittadino possa fare a meno di questo sodalizio, amante della vita nazionale. Il Touring Club Italiano ci fa conoscere tutto quello che vi è di bello nel mondo intero: ci fa sentire di essere tutti veramente fratelli.
Orazio Gargallo.

Trezzano Rosa (Milano). — *Omne tulit punctum qui miscuit utile dolci.* Il celebre detto oggi potrebbe giustamente risplendere a caratteri d'oro sul vessillo del Touring Club Italiano.
A lui che con tanta avvedutezza, sostanza, cura seppe dare, co' suoi lavori, un immenso e splendido tributo alla perfetta, pratica e rapida conoscenza di tutte le nostre regioni; a lui che seppe far conoscere ed illustrare così bene le bellezze del nostro paese; a lui che co' suoi ritrovi e passeggiate portò all' animo nostro la nota gaia di cari ricordi, di dolci rimembranze e di lieti affratellamenti, ed al nostro corpo altre pose di vita e di vigoria, sia gloria ed onore. Noi Italiani ne siamo superbi, e, festeggiando in questo decimo anniversario la meta splendida raggiunta, mandiamo dal profondo del cuore un applauso di viva, profonda e leale riconoscenza a' suoi fondatori e collaboratori.
Auguro con tutto il mio ardore giovanile al nostro T. C. I., appunto perchè tanto meritate, una fortuna, una vita ancor più intense. *Sotto-Tenente Luigi Cremonesi*, C.

Trieste (Venezia Giulia). — L'opera del Touring non solo ha fatto conoscere l'Italia agli Italiani e agli stranieri, ma l'ha fatta apprezzare ed amare da questi e da quelli.
Emilio Fano, C.

Trigolo (Cremona). —

O fiori belli,
Perchè non so mandar da queste valli
Al Touring un poema, e non stornelli?
Fior del poeta,
Due lustri compie il Touring oggi di vita;
e chi non vede eccelsa la sua meta?
Fior di mortella,
Maestro al vïator di villa in villa,
i popoli avvicina ed affratella.
Fior di gaggia,
Fratelli in Touring, bando ad ogni noia,
in macchina montiam e avanti, via!
Sebastiano Cabella, C.

Udine. — Al Touring e alla sua benemerita Direzione, che con giusto orgoglio festeggia il decimo anniversario di sì florida, utile e simpatica vita, si volge grato e fiducioso il pensiero di noi soci, affratellati nel fine nobilissimo di meglio conoscere ed apprezzare la bellezza della nostra patria, di riescire ad essa sempre utili in ogni evenienza lieta o funesta, di rendere più facili e cordiali quei rapporti di amicizia personale che per primi aprono la via al sublime, per quanto remoto, ideale della fratellanza universale. *Dott. Antonio D'Ormea*, C.

— Faccio fervidi voti che al venturo decennio il nostro Touring prenda il primo posto fra le società congeneri di tutto il mondo.
Rag. Luigi De Agostini, C.

Valenza (Alessandria). — Ricercare nel moto la forza del corpo e la vigoria della mente, nell' unione la tutela dei comuni interessi, nella fratellanza, nel mutuo appoggio, con pubblicazioni opportune, la rapidità e l'esattezza di indicazioni indispensabili al turista viaggiante, è opera altamente utile per l'individuo e per la società. Questo è lo scopo del Touring Club Italiano. Adunque: Viva il T. C. I.! *Dott. Vincenzo Gandini*, C.

Varese (Como). — Sicuro interprete dei sentimenti dei ciclisti Varesini, invio ai fondatori e direttori nella nostra potente e simpatica associazione che trova l'universale ammirazione, l'espressione sincera della massima soddisfazione per l'opera da loro lodevolmente compiuta in questo decennio di vita.
Rag. Giuseppe nob. Besozzi Rabaglioni, C.

Venezia. — L'associazione del Touring è aumento di ricchezza nazionale. *Bortolo Scatturin*, C.

— Il Touring, oltrechè istruzione e diletto, mi ha procurato infinite, forti, leali amicizie e mi ha fatto conoscere, apprezzare e, se possibile, maggiormente amare i nostri fratelli di oltr'Alpe.
Dott. Carlo Vittorelli, C. C.

Vercelli (Novara). — Non si può dire del Touring e dell'opera sua generale e universalmente gradita, senza rivolgere un pensiero di gratitudine e di viva ammirazione ai suoi benemeriti ideatori e collaboratori nella Direzione.
Eugenio Barbera, C. C.

Verolengo (Torino). — Il T. C. I., associazione sportiva, ben può dirsi ora, per la sua importanza, un'istituzione nazionale, chè agli intenti piacevoli dello *sport* associa quelli della patria e coll'allettamento della coltura estetico-artistica-storica, contribuisce all'unità italiana ed al suo risorgimento intellettuale.
Dott. Ernesto Abena, C.

Verona. — Condivido completamente la magica idea di John Sportman (un mio intimissimo conoscente) che sapeva profetizzare, or sono dieci anni, lo sviluppo meraviglioso che avrebbe preso una associazione turistica, quando ne proponeva la costituzione sulla *Bicicletta*, e più tardi quando ne raccomandava l'allargamento per abbracciare ogni specie di turismo.
Conclusione: Il T. C. I. è la vera associazione per l'industria del forestiero nella penisola, e gli Italiani, per dimostrarne la loro gratitudine, sono in obbligo di associarsi tutti.
Vittorio Cavazzocca Mazzanti, C.

— Il Touring Club Italiano ha vinto una grande battaglia. Senza politica, nel nome santo d' Italia ha stretto gl' Italiani delle varie provincie in un vincolo d'amore, facendo conoscere a loro le glorie e le bellezze della patria, e seppe unire sotto i nostri colori anche i fratelli d'oltre confine. Avanti, avanti, via!
Silvio Cremona, C.

Verzuolo (Cuneo). — Al Touring, mezzo d'istruzione, di civiltà e d'igienico diletto, auguro, dopo i primi dieci anni di felice successo, imperitura esistenza. *Andrea Sandri*, C.

Vesime (Alessandria). — Il Touring rappresenta la sintesi del pensiero e dell'azione sportiva nella sua più pratica ed evoluta manifestazione. *Avv. Goffredo De Caroli*, C.

Vicenza. — Mentre (durante una gita in bicicletta da Vicenza a Modena) sto riposando nella sterminata pianura mirandolese, e a nord scorgo il poderoso Baldo ammantato di recente neve, e di fronte, a mezzodì, il fiero Cimone, penso all'eterna gioventù del nostro Touring, alla sua forza, al suo grande avvenire.
Bernardino Savardo, C.

Vigasio (Verona). — Le pubblicazioni del Touring sono per me un secondo Vangelo.
Il Touring alletta gli uomini, li invita a viaggiare nel nostro bel paese; il Vangelo innalza il loro spirito a cercare in Dio sempre nuove forze per la lotta della vita.
Il Touring ci offre guide precise, carte topografiche chiare e nitide e ci mette in grado di viaggiare attraverso l'Italia; il Vangelo di Cristo apre allo spirito assetato di giustizia la carità scon-

finata del Creatore celeste e lo pone a pari cogli angeli sì che corrisponde direttamente in ispirito con Dio.

Il Touring opera allo scopo santo che gli Italiani delle varie provincie si trovino d'accordo alla conquista della civiltà ed apprendano ad amarsi quali degni figli della comune patria " l'Italia „; il Vangelo ci fu dato da Dio redentore onde miriamo agli ideali dell'umanità poichè gli uomini di tutte le nazioni siano consci che essi sono fratelli, figli di Dio, parte celeste dell'universo.

Invoco le benedizioni potenti di Dio sopra l'opera civile che compie il Touring a vantaggio della nostra cara patria.

Teodoro De Ruepprecht, C.

Vigevano (Pavia). — La diffusione del Touring in questo primo decennio, fu quale si prevedeva sino dall'inizio, dati gli scopi eminentemente patriottici, oltrechè istruttivi, prefissisi dalle egregie persone che ne furono e ne sono l'anima dirigente.

Lode quindi a loro. *Giuseppe Fossati*, C.

Villa d'Adda (Bergamo). — Una parola sola caratterizza il Touring e la sua opera: *Utile*. Se non esistesse, bisognerebbe crearlo.

Francesco Gallina, C.

Villanova Monferrato (Alessandria). — La simpatica famiglia ciclistica, che porta il nome di T. C. I., potrà veramente dirsi tale solo quando avrà raccolti tutti i figli suoi... ciclisti. E' certo grandioso l'ideale di volere in un imponente esercito raggruppati i ciclisti tutti pel nobile sentimento della fratellanza... ma è ideale raggiungibile. Con amore, fiduciose, per esso si adoprano menti elette e modeste: tra queste ultime, costantemente quella del

Dott. Vittorio Cesare Alzona, C.

Villongo (Bergamo). — Il Touring Club ci sprona e ci aiuta a meglio conoscere ed amare la patria e ne tien vivo il ricordo nei lontani. *Dott. Guglielmo Castelli*, C.

Virle Piemonte (Torino). — Il Touring Club Italiano è considerato come l'istituzione più utile e vantaggiosa allo sviluppo del *turismo*. Ciò confermò S. M. il Re che, nel ricevimento fatto il giorno 16 ai Consoli in occasione della riunione dei ciclisti piemontesi a Racconigi, ebbe a compiacersi con il sottoscritto del grande sviluppo che giornalmente la nostra associazione prende, e, facendone i migliori auguri, si mostrò perfettamente informato sia dell'andamento della Società, che del numero dei soci " i quali — il Re notò con compiacenza — sorpassano i 42 000 „.

Valentino Tomaso, C.

Virle Treponti (Brescia). — Associazione è fratellanza! Ci affratella il dolore, ci affratella la lotta. Ma il T. C. I. è fraternità nella gioia. *Dott. Cesare Zecca*, C.

Vittorio (Treviso). — Il Touring con intima soddisfazione deve oggi considerare il proprio glorioso passato e con sicurezza di vera fede e di gagliarda energia accingersi a proseguire l'intrapreso cammino verso la meta di sempre più vasti ed elevati orizzonti. *Giuseppe Eugerio*, C.

Vittuone (Milano). — Raramente avviene che opera d'uomo ottenga, senza gli inevitabili contrasti alla novità, l'approvazione ed il favore universali, come l'ottenne questo nazionale sodalizio. Sono decorsi appena dieci anni da che apparve con un migliaio di soci, ed ecco che quel migliaio, come la *boule de neige*, andò sempre ingrossando fino a raggiungere il quarantesimosecondo.

Quali sono i fattori dello straordinario sviluppo?

Due semplicemente: la bontà della sua causa e la disinteressata, sapiente attività de' suoi direttori.

Si ha pertanto ogni ragione di festeggiare il decimo anniversario della sua fondazione, e di erompere, come faccio, col più sincero entusiasmo un evviva al T. C. I. ed alla benemerita sua Direzione. *Sac. L. Turconi*, C.

Voghera (Pavia). — Col mio saluto, gli augurî di prosperità e lunga vita. Possa l'associazione, già tanto fiorente, rendersi mondiale e recar sempre benefici effetti. A chi dà ad essa mente e cuore, un meritato elogio! *Giovanni Bossedi*, C.

Winterthur (Svizzera). — L'Italiano cui volge il desio della patria lontana

. . . . e intenerisce il core
Lo dì c'ha detto a dolci amici addio:

se ha intelletto d'amore, dovrebbe essere socio del Touring. La *Rivista* arriva come conforto e sollievo. Per essa si vede, si sente la patria; è la desiderata boccata d'aria che arriva d'oltr'Alpe. Il Touring adempie ad una missione altamente patriottica.

Giovanni Monti, C.

Zelarino (Venezia). — Lo scopo di formare una grandiosa famiglia, dove l'armonia e l'ordine regnino sovrani, sviluppando lo spirito socievole, non poteva esser meglio raggiunto che dall'opera del Touring Club Italiano, che in dieci anni di vita è divenuto un'istituzione che affratella sempre più i cittadini italiani, e li avvince maggiormente alla gran madre patria.

V. Vianello, C.

Zurigo (Svizzera). — E' dal lato patriottico più che sportistico che il Touring si coltiva fra gli Italiani all'estero.

F. Moro, C. C.

* * *

Chiudiamo con un pensiero in musica. Il signor *Adolfo Corbetta*, Console del Touring a **Giussano** (Milano) ha espresso il suo pensiero colla seguente domanda:

Ed alla domanda: *Chi del gitante i giorni abbella?* il signor Corbetta risponde: *Il Touring!*

* * *

Non possiamo fare a meno di ringraziare sinceramente gli egregi Capoconsoli e Consoli i quali, con tanta cortesia ed unanimità di sentimenti, ed in numero così notevole, ci hanno usata la gentilezza di ornare con un loro pensiero questo numero, che se ha qualche pregio ha appunto quello di essere interprete di tante persone le quali amano il Touring, di cui sono la forza.

Dobbiamo nello stesso tempo chiedere venia se abbiamo dovuto (per il desiderio di dar posto a tutti i pensieri inviatici, toltine i pochissimi che avevano accenni politici, contrarî all'indole della *Rivista* e del Touring, che bandisce la politica) accorciare qualche lettera, specialmente nei punti in cui si diffondeva in lodi per la Direzione e per il Consiglio.

Questi pensieri (pervenutici da tutte le regioni del regno, dalle terre italiane d'oltre confine, dalla Francia, dalla Svizzera, dall'Austria, dalla Germania, dall'Inghilterra), pur nella loro diversità di forma e di concetto, dimostrano tutti quanto largamente diffuse sieno le simpatie che ha saputo guadagnarsi il Touring, di cui si dice che suscita ed accorda forze ed energie, offre (all'interno ed all'estero) numerosi vantaggi morali e materiali, contribuisce in cento modi a far conoscere, apprezzare ed amare l'Italia, è per i soci una seconda famiglia, è vincolo d'affetto fra tutti gli Italiani, cementa l'unità nazionale, è strumento di civiltà e di progresso, e contribuisce nello stesso tempo alla difesa della patria ed alla pace universale.

Molti di coloro che ci scrivono non solo guardano al passato, ma anche al futuro, non solo a quanto s'è fatto, ma anche a quanto resta a fare; ed augurano che, per poter fare, si possano aumentare le forze del sodalizio coll'aumentarne il numero dei soci, visto che tutti i turisti dovrebbero farsi soci, perchè tutti approfittano dei vantaggi procurati dal Touring.

Tanto incoraggiante entusiasmo, tante lodi spontanee, tante cortesi espressioni di stima, spingeranno sempre più la Direzione ed il Consiglio a tener alta e sulla via del progresso la bandiera del Touring, su cui sono scritti i due motti che sintetizzano il nostro programma: *vi et mente* e *plus ultra*.

* * *

Siamo dolenti di non aver potuto pubblicare, assieme cogli altri, i ritratti dei signori Capoconsoli di Lecce (Alfonso Capece Benedetto, conte d'Ugento e Pisignano), Lisbona (Edoardo Bruno), San Francisco di California (Enrico D'Agostini) e Vienna (ing. Antonio De Toma) dei quali non ci fu possibile avere la fotografia.

IL DECENNIO DEL TOURING

(8 novembre 1894 - 8 novembre 1904)

Le Medaglie di Benemerenza e Commemorative, Convegno e Congresso a primavera.

Il giorno 8 novembre ricorre il decimo anniversàrio della fondazione del Touring Club Italiano, salito in sì breve periodo di tempo, per attività di forze e concordia di animi, a così prospera vita, che dà la sicurezza di un ancora più splendido avvenire.

L'attuale floridezza del nostro Sodalizio è dovuta in modo speciale alla intelligente ed amorosa operosità del Corpo Consolare; ed il Consiglio ha creduto che per ricordare questo fausto giorno non c'era modo migliore che quello di assegnare, come assegna, una medaglia di benemerenza a tutti i signori Capoconsoli e Consoli che l'8 novembre si troveranno in carica.

Il Direttore generale ha voluto che tutti i soci avessero un ricordo di questa ricorrenza, ed ha perciò offerto al Consiglio 50 000 medaglie commemorative che saranno distribuite a tutti gli attuali 42 000 soci del Touring, ed ai prossimi 8000.

S'era anche pensato (come già avevamo comunicato) di festeggiare la bella ricorrenza con speciali festeggiamenti e con un Congresso turistico, e le Commissioni a tale scopo nominate si accinsero con zelo alla compilazione dei relativi programmi.

Le dette Commissioni (anche per aderire al desiderio espresso da molti soci) si persuasero ben presto che la prima e più importante parte di tali festeggiamenti avrebbe dovuto consistere in una grande manifestazione turistica da tenersi a Milano, il che sarebbe assolutamente impossibile in questa stagione, tanto più che, in causa delle elezioni politiche generali e di quelle amministrative e commerciali, che avranno luogo a Milano ed anche in altre città, il convegno avrebbe dovuto aver luogo non prima del dicembre.

D' altra parte, era unanime desiderio del Consiglio e delle Commissioni che al banchetto (che era uno dei punti del programma), da tenersi in tale circostanza, avesse potuto intervenire il maggior numero possibile di soci; ma esso non si poteva in alcun modo organizzare in questa stagione, vista la assoluta impossibilità (che si dovette riconoscere dopo molte e diligenti ricerche) di trovare un locale chiuso che possa contenere qualche migliaio di persone.

Per tutti questi motivi, dei quali i soci sapranno tener calcolo, il Consiglio, persuaso delle ragioni addotte dalle Commissioni, ha deciso di rimandare alla primavera Convegno e Congresso, e di ricordare intanto il primo decennio del Touring coll'invio delle predette medaglie e col dedicare all'avvenimento l'intero attuale numero della *Rivista*.

Le Commissioni si accingono fin d'ora ad organizzare, per la stagione propizia, festeggiamenti che diano (anche mediante il desiderato concorso di un grande numero di soci) un'esatta idea dell'attuale potenza del Touring.

Ufficio di redazione: Touring, Monte Napoleone, 14. — Direttore: Prof. Ottone Brentari. — Gerente: Attilio Dalla Cola. — 23234 - Milano, Capriolo & Massimino.

ANNO X - N. 12. PROPRIETA LETTERARIA. DICEMBRE 1904.

GRATIS A TUTTI I SOCI DEL TOURING

I volontari ciclisti-automobilisti.

I precedenti.

« Si prende in esame il progetto presentato dal tenente Natali e il Consiglio, facendo plauso alla di lui iniziativa, *si riserva di riprendere in esame la questione, quando i mezzi finanziari, il numero dei soci ed una maggior organizzazione dell'Associazione permetteranno al Touring la effettuazione con esito sicuro* ».

Questa la deliberazione, che oggi sembra profezia, assunta dal Consiglio del Touring Club Ciclistico Italiano in seduta plenaria del *20 ottobre 1897* e pubblicata sulla *Rivista Mensile*, n. 10 (34) ottobre-novembre dello stesso anno (pag. 206).

E' questo il classico inizio, che non ha assolutamente precedenti, dell'odierno deciso atteggiarsi del sentimento dello sport ciclistico e automobilistico alle finalità nobilissime della « difesa nazionale ».

Quale il progetto del tenente Natali, lo disse la *Bicicletta*, il foglio di A. G. Bianchi, glorioso per memorabili iniziative e strenue lotte, che il progetto stesso pubblicava per incarico del Consiglio del T., nel desiderio di « aprire in merito la discussione fra i soci ».

I ciclisti volontari bresciani al monumento di Dante in Trento.

E ancora il Consiglio direttivo del Touring, in seduta del 17 novembre 1897, « prendeva in considerazione la raccomandazione del tenente Natali, di fare istanza al Ministero della Guerra perchè concedesse ai soci, in caso di richiamo sotto le armi, di prestare servizio come velocipedisti con macchina propria, come già in uso in Francia e in Belgio ».

Dopo d'allora, sino al 1901, nessuna conseguenza di questa prima forma di agitazione.

Però il tenente Natali passava, merito suo, capitano e fondava in Parma la prima compagnia regolare di ciclisti bersaglieri.

Il primo rudimentale esperimento di applicazione volontaria del ciclismo ai servizi della patria venne tentato dal Consolato del Touring di Bologna, con organizzare le staffette ciclistiche dalle varie città italiane a Bologna e di là a Roma, in occasione del memo-

rabile Convegno del maggio 1901. L'esperimento si ripetè, senza migliorarlo, nell'attuazione di diversi altri convegni, ma senza pratico risultato, mancando fino allora l'interessamento comunque delle masse, della stampa e del Governo.

Magg. cav. ing. A. Maggiorotti.

Col. cav. E. Chiarla.

Cap. cav. A. E. Angherà.

Gli esperimenti di Brescia.

Il capitano Angherà, del Comando di Stato Maggiore al Ministero della Guerra, si fece in quel tempo, per scritti e conferenze, divulgatore e propugnatore assiduo ed entusiasta dell'idea di organizzare in Italia un corpo di volontari ciclisti sull'esempio della nazione inglese (parecchi articoli suoi vennero anzi riportati dalla nostra *Rivista*) e prestò aiuto validissimo al Comitato di Brescia nella preparazione di quello che può dirsi veramente il primo esperimento di organizzazione volontari ciclisti « pro difesa nazionale ».

Per la prima volta infatti l'iniziativa richiamava l'attenzione del paese e del Governo, il quale non si limitava alla consueta largizione di premi, ma « compiacendosi del lodevole intento e coi migliori auguri per l'ottima riuscita dell'*interessante esperimento* (lettere del Ministero della Guerra 2 e 17 giugno 1904), addiveniva a notevolissime concessioni.

E' noto come tutto il lavoro di preparazione, sia nella massima che nei particolari, di questo importantissimo esperimento sia stato fatto dal Comitato di Brescia con a capo il corrispondente dell'Audax console del T., il colonnello Chiarla, il capitano Beruto, con un gruppo di ufficiali del 12° bersaglieri e altri benemeriti cittadini, coadiuvati volonterosamente da quella sezione dell'Audax; mentre l'opera non meno ardua e ancor più delicata delle relazioni col Ministero della Guerra si deve soprattutto al sindaco di Brescia, alla deputazione bresciana al Parlamento e al capitano Angherà.

Prof. G. C. Abba.

Avv. comm. Massimo Bonardi, deputato

Cap. Natali.

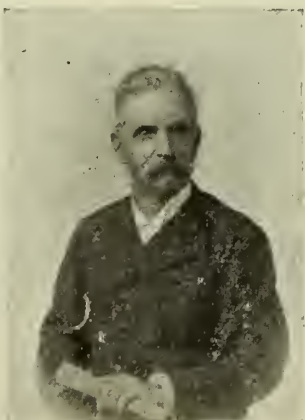
E' noto ancora come la partecipazione all'esperimento venisse per quella prima volta riservata ai soci dell'Audax per espressa deliberazione del Comitato promotore, per motivi estranei ad apprezzamenti di istituzioni, ma in special modo, perchè si era manifestato meno attuabile il progetto di un grande unico convegno turistico con la stessa iniziativa di carattere, pel quale gli accordi avevano già sortito esito eccellente.

I risultati dell'esperimento di Brescia sono palesi al pubblico per le diffuse relazioni che ne fece tutta la stampa (veggasi anche l'amplissima notizia data dalla *Rivista* dell'agosto, pag. da 254 a 261), e al Governo per il rapporto ufficiale del colonnello cav. Chiarla, rapporto conchiudente con l'affermazione precisa, che per assicurare vitalità organica alla nuova istituzione dei volontari ciclisti, conveniva questa si giovasse dell'ampia organizzazione del Touring.

Ci dispensammo allora e ci dispensiamo ora da appunti critici di carattere militare, tanto più che ci venne notato come nella preparazione di massima della prova, alcuni modi e alcuni fatti che poterono sembrare contradditori agli intenti e allo scopo erano conosciuti e tollerati, alcuni anche pensati, perchè la maggiore preoccupazione degli organizzatori fu quella di preparare comunque, una manifestazione che si imponesse col mezzo di una « grandiosa esteriorità » e di una evidenza elementare, anche se non propria e coerente.

Certo l'esperimento e il convegno di Brescia hanno assicurato in modo incontrastabile che su questo tema si può contare assolutamente e senza reticenze, malgrado le diverse dottrine, sullo slancio, sull'entusiasmo e sulla concordia della gioventù italiana nella professione dei sentimenti di amore e di devozione patria.

Il congresso del T. — L'automobilitazione.

L'esperimento di Brescia suscitò con il successo la decisa volontà dell'agire, e sorsero immediatamente dei comitati a propugnare l'istituzione di battaglioni di volontari ciclisti a Padova (prof. Brombin), Verona (Begalli), Bergamo (maestro Magnani), Spezia (prof. Corio) Bologna (Consolato del T.), Roma (Audax), Vercelli, Forlì, Como, Lodi, Sondrio, Savona, Parma, Varese.

E, nota caratterica di un esempio, divenne consuetudine organizzare nei convegni delle gare di tiro collettivo riservate a rappresentanze ciclistiche, modesta, ma efficace cooperazione ancor essa a mantenere viva e vitale la propaganda.

Certo che figliazioni dirette e più importanti furono il voto del congresso di Brescia del T. (28 agosto) sull'or-

dine del colonnello Chiarla, e il « Primo esperimento italiano di automobilitazione ». L'uno costituì l'invito formale al T. di operare nel senso; l'altro, l'inizio di una azione parallela, che potrebbe a volte diventare concomitante nel campo dell'automobilismo.

E a proposito di automobilismo e di automobilitazione è doveroso ricordare qui come una prima idea di costituire un corpo di volontari automobilisti ebbe l'Automobile Club Italiano di Milano, auspice il presidente cav. Massoni, che aveva preparato anzi un quadro di mobilitazione.

Le pratiche di attuazione di un esperimento ebbero però esito felicissimo, assunte da quel comitato della Settimana Automobilistica di Brescia (presidente il nobile Camillo Martinoni) che contava tra le sue più alacri attività lo stesso organizzatore della tattica ciclistica del Garda, e il buon Minetti, l'anima e la mente di gran parte delle più riuscite riunioni automobilistiche.

Il successo dell'« automobilitazione » fu grandissimo per la partecipazione del Governo, l'entusiasmo dei partecipanti, l'interessamento vivo del pubblico e il largo concorso di automobilisti, specie dei soci dell'A. C. I. che si guadagnò in tal modo la grande medaglia d'oro del Re.

L'azione del Touring.

Parve quindi giunto pel T., per volontà dei soci solennemente espressa in un congresso nazionale, il momento di riprendere in esame la questione, tenuta in aspettiva, che era fiducia, dal 1897.

Ma poichè nel frattempo altre iniziative erano sorte al medesimo effetto, sebbene le une di intenti e di limiti assolutamente locali, le altre ristrette all'ambito di determinate associazioni, il Consiglio fece abbozzare, a mo' di programma, uno schema di organizzazione: e ottenuta su quello consultivamente l'approvazione delle persone com-

Prima compagnia del battaglione di Bergamo.

petenti, che si erano sino allora occupate della questione, si accertava confidenzialmente che il suo lavoro in proposito avrebbe trovato largo consenso di adesioni, là dove già qualche cosa s'era fatto e qualche cosa si stava per iniziare.

E tanto più rassicuranti furono in tal senso le adesioni di Brescia, del prof. Brombin di Padova, il cui progetto, già stampato, collimava colle nostre massime, e quelle di Verona, di Bergamo, di Novara, di Vercelli, dove battaglioni e comitati erano già costituiti; nè meno gradite furono le adesioni delle sezioni e delle associazioni ciclistiche locali, così che in breve si potè avere esplicito affidamento di seguito all'iniziativa nelle seguenti località di importanza grandissima nei rispetti dello scopo cui si intende e della disposizione:

Frontiera. — Torino, Pinerolo, Novara, Vercelli, Comò, Varese, Lecco, Sondrio, Brescia, Lonato, Peschiera, Verona, Soave, Vicenza, Bassano, Belluno, Udine;

Maestro Roberto Magnani diret. del battagl. di Bergamo. — Aristide Bagalli diret. del plot. cicl. tir. di Verona. — Prof. Francesco Brombin diret. del battagl. di Padova

Litorale Adriatico. — Venezia, Padova, Ferrara, Ravenna, Rimini, Ancona;

Litorale Mediterraneo. — Porto Maurizio, San Remo, Savona, Genova, Spezia, Pisa, Livorno;

Interni. — Milano, Bergamo, Casalbuttano, Legnano, Busto, Somma Lombarda, Monza, Alessandria, Asti, Casale, Monferrato, Treviso, Casalpusterlengo.

Il Comitato Nazionale.

Pertanto, riconosciuta l'opportunità di risolutamente iniziare un lavoro intenso e deciso, senza attendere i risultati non dubbi della continuazione della propaganda (che molto affidiamo anche a questa prima esposizione di fatti, di pensiero e di programmi) la Direzione generale, ribadito ancora una volta il concetto suo di non voler riservare a sè sola e ai soli propri soci il nobile cómpito, ma di estenderlo a tutti che abbiano il culto della patria, e posseggano o sieno atti ad acquisire le qualità, diremo tecniche, allo scopo, ha riunito nella propria sede, il 17 scorso novembre, quella stessa accolta di persone autorevoli, che l'avevano sorretta di consiglio nel lavoro di preparazione, per concretare con essa la costituzione del vero e proprio Comitato nazionale, che provvederà all'organizzazione in tutta Italia dei Corpi, e alla Federazione di quelli già costituiti. E il Comitato, oltre che di una larga rappresentanza parlamentare, che tornerà preziosa, e di un'altra di competenze tecniche, risultò, come designazione, di tutti i delegati, sia dei battaglioni costituiti, sia delle società di tiro a segno, sia delle società ciclistiche nazionali e locali, sia infine dell'Unione Automobilistica Italiana e dei Presidenti di tutti gli Automobili Clubs d'Italia, per quanto specialmente riguarda la parte automobilistica.

A prova diamo l'elenco di coloro che hanno già esplicitamente accettato di far parte della Commissione, la quale terrà la prima assemblea alla metà di dicembre in Roma, riservandoci di completare la lista nel prossimo numero perchè mentre scriviamo ancora giungono adesioni di altre autorità officiate.

Deputati: On. Albasini, Bonardi, Brunialti, Lucchini, Massimini, Mira; senatori: Taverna, Vigoni; Unione Automobilistica Italiana, rappresentata dal presidente marchese Ginori, senatore; cav. Massoni, presidente A.C.I. di Milano, marchese Ferrero di Ventimiglia, presidente C. A. I. di Torino; conte De Lazara, presidente U. A. I. Padova; ing. Gamba, presidente A. C. I. Genova; prof. Brombin, direttore battaglione ciclisti di Padova; maestro Magnani, id. di Bergamo; avv. Garelli, id. di Novara; Begalli Aristide,

id. di Verona; presidenza del tiro a segno mandamentale di Milano; colonnello Chiarla, ten. col. Barutta, maggiore Maggiorotti, capitano Angherà, capitano Guglielmotti, avv. Negro (presidente Audax Club, Torino), sig. Rocchi id. di Brescia, on. Calissano, on. De Nobili, on. Lanza di Scalea, on. prof. Emanuele Gianturco, sen. prof. Graziadio Ascoli, prof. G. C. Abba, dott. Guastalla, cav. dott. Candiani, Direzione Generale del T. C. I. A far parte di tale Comitato venne officiata, con lettera 20 novembre, anche la Direzione generale dell'Audax Italiano.

Propaganda
La grande riunione a Milano in primavera.

E' dunque un imponente fascio di tutte le forze ciclistiche e automobilistiche che si stringono intorno ad una idea, concordi come lo vuole la nobiltà del fine modernamente civile; far cooperare il turismo a rendere cittadini e popolo forti e coscienti individualmente e collettivamente, così che l'Italia ne tragga considerazione e altissimo rispetto dalle consorelle nazioni, che per antichi presidî di libertà ci hanno su questa via coraggiosamente precedute.

Ai nostri rappresentanti, spetta ora il cómpito di farsi patrocinatori dell'iniziativa, col concorso precipuo delle società di tiro e delle sezioni o associazioni locali, che si dovrà richiedere con sentimento di disinteresse aprioristico, e di deferente riconoscimento dei meriti e del valore delle singole rappresentanze, così che in ogni centro commissioni o comitati rappresentino, senza parziali preponderanze, tutte le forze locali devote all'idea.

E a dar lena al lavoro di preparazione annunziamo sin d'ora una grande manifestazione dei corpi costituiti, riuniti a convegno in Milano per la prossima primavera.

Gruppo volontari ciclisti di Verona.

La festa, che assumerà, anche pel concorso di altri avvenimenti, le proporzioni di una grandiosità fantastica senza precedenti, sarà chiusa con una grande gara di tiro collettivo al nuovo poligono della Società di tiro milanese, la quale accorda, con entusiasmo e deferenza che ne lusingano, un appoggio veramente prezioso alla migliore riuscita della nostra iniziativa, che è pure nelle sue finalità.

Gruppo di volontari ciclisti di Parma.

Schema di organizzazione.

Diamo qui lo schema che venne comunicato confidenzialmente quasi programma di massima e sulle basi del quale si fondano le adesioni ottenute, che sopra abbiamo ricordate.

Osserviamo che esso non è definitivo ed immutabile; poichè a redigere nei termini precisi un tale atto provvederà il Comitato.

Requisiti per i volontari ciclisti.

Anzitutto i volontari-ciclisti debbono in Italia, per le condizioni geografiche del paese, servire, non solamente come in Inghilterra, alla difesa delle coste, ma altresì a quella delle frontiere e dei passi accessibili. Di qui la necessità che le compagnie, se così saranno chiamate, si costituiscano anzitutto nelle provincie di frontiera e di litorale; perchè le stesse, per rendere maggiore efficacia di servigi, dovranno essere territoriali, determinando con equi criteri la loro zona normale di azione, pur non precludendo la possibilità di una mobilitazione a concentrarsi in una data regione minacciata, la cui compagnia avrà nel caso l'importanza e il cómpito della direttiva.

Elementi per costituire dei buoni volontari devono essere la resistenza e l'agilità ciclistica, l'abilità nel tiro, la capacità di leggere le carte e riconoscere posizioni e la conoscenza assoluta della viabilità della regione.

Raccogliere quindi tutti i ciclisti dai 15 ai 20 anni e dai 39 in poi, e gli altri di ogni età che per essere ascritti alla terza categoria, o riformati o rivedibili, sieno esenti da obblighi regolari di leva; sottoporli ad esperimenti collettivi di resistenza e di velocità ciclistica accoppiati a lezioni e gare di tiro, esperimenti seriamente organizzati e che non abbiano altri scopi ed altre forme, esperimenti da ripetersi ogni anno in ragione di una o due volte per ammissione di nuovi elementi e radiazione degli inetti; favorirne le attitudini speciali; aumentarne le cognizioni topografiche; svilupparne le facoltà intuitive e soprattutto tenerne vivo il sentimento patrio di devozione, che li fa operare, col dissuaderli e distoglierli da alcune pratiche vanitose oggi comunissime nello *sport*; ecco il modo di costituire dei corpi agili, franchi, sicuri, pronti ed efficaci nel giorno del dovere comunque improvviso esso giunga.

Questi corpi costituirebbero altresì una vera e propria scuola preparatoria per i reparti ciclisti regolari, e *accogliendo anche i militari in congedo*, gioverebbero a formare i reparti di milizia mobile e di milizia territoriale.

Nè la dispare età dei componenti le compagnie è di ostacolo al regolare loro funzionamento; a norma della stessa potrebbersi costituire i nuclei, delle staffette, delle guide e del reparto operante: agili, veloci, resistenti, le staffette; cognite dei luoghi e pronte nella interpretazione topografica e di orientamento, le guide, cui verrebbe applicata la classe anziana; resistenti e abili nel tiro coloro destinati al nucleo di operazione.

*
* *

Ogni volontario per essere ammesso definitivamente a far parte della compagnia dovrebbe sostenere un esperimento con manifestazione individuale e collettiva, comprendente una marcia ciclistica,

una prova di velocità, un esame di lettura delle carte, una ricognizione e una prova di tiro a segno. Le modalità delle prove e i termini di capacità e di idoneità da stabilirsi uniformemente per tutti i corpi.

Omnibus De Dietrich all'*automobilitazione*.

Al volontario così approvato verrebbe rilasciato un brevetto personale, e un distintivo.

Si comprende che le compagnie dovrebbero rimanere per del tempo formate di allievi e di effettivi.

Le compagnie stesse, dato il loro carattere territoriale, dovrebbero essere istituite e mantenute nei capoluoghi di provincia, con appendici nelle località più importanti per popolazione, per elemento ciclistico e per posizione strategica.

Ad ogni compagnia dovrebbero aggregarsi un *plotone di motociclisti* per i servizi veloci, e secondo il pensiero del cav. Chiarla, che ha avuto conferma nel fatto dell'automobilitazione, una o più automobili pel trasporto delle munizioni e anche di alcuni pezzi leggeri.

All'esperienza risolvere i dettagli: intanto nessuna imposizione che possa limitare lo sviluppo della istituzione. Bicicletta rigida o pieghevole? la bicicletta posseduta dal volontario, ecco il tipo eccellente; purchè si studi e si trovi un pratico attacco dell'arma. Uniforme nessuna; l'abito che il volontario ha sempre usato in macchina, ecco l'uniforme. Distintivo sì, perchè s'ano riconosciuti, ma da portarsi senza pompa nei soli giorni e nei soli momenti i cui il volontario sarà tale.

Riconoscimento e concessioni governative.

La organizzazione generale dovrebbe assumere i caratteri di quella che regge le due massime istituzioni in sussidio dell'esercito in caso di guerra: la *Croce rossa* e il *Tiro a segno*.

Al Comitato centrale (impersonale) l'amministrazione e la rappresentanza unica del corpo nelle relazioni coll'esercito e col Governo.

Ai comitati provinciali, composti di persone non militanti, l'amministrazione delle compagnie, il raccogliere i fondi e le oblazioni di patronesse, enti morali e privati e la rappresentanza nelle relazioni colle autorità militari e civili del luogo.

L'istituzione dovrebbe ottenere riconoscimento dal Governo, così da assicurare l'esclusività dell'istituzione e la stabilità e la modalità di rapporti colle autorità.

Il riconoscimento dovrebbe esser seguito dalle seguenti concessioni:

Esenzione o diminuzione sensibile della tassa governativa per l'uso della bicicletta.

Uso gratuito dei poligoni militari ed esenzione del pagamento delle munizioni per le esercitazioni di tiro e esenzione dalla chiamata alle armi per la istruzione dei militari di terza categoria e da richiami per gli altri così come per i soci del Tiro (Riparto milizia) e gli arruolati nella *Croce rossa*.

Diritto a competenze in tempo di guerra e anche in caso di servizi e di esercitazioni in tempo di pace.

Diritto alle consuete prestazioni dovute all'esercito da parte delle amministrazioni provinciali e comunali.

Giuseppe Cesare Abba

poeta e soldato dei Mille, ha scritto al Touring, pel Comitato dei volontari, una lettera da cui togliamo questo brano:

" A me, venuto troppo presto al mondo, tutte le belle e forti cose che ora sono vita e gloria del Touring giunsero come frutti vietati, e così rimasi ad esse straniero. Ma seppi indovinare sin da molti anni fa che la gioventù nostra, gettandosi con ardore a tutte le prove ardite che noi ignorammo, sarebbe venuta ad acquistare certe forze che ai nostri belli anni ci mancarono. Ah! in certi tempi e in certi luoghi, con quanto stento facemmo le cose facili all'animo, che oggidì, se il bisogno ci fosse, sarebbero per la nuova gioventù facilissime anche al corpo! Io non voglio parere un lusingatore, e però non dico altro se non questo, che, creduto da lor signori degno di star nella loro Commissione, sebbene pensi che altri e in Milano stessa potrebbe meglio di me portarvi un'aura degli antichi volontari, accetto e ringrazio ".

Gruppo di partecipanti all'*automobilitazione* di Brescia.

Gli ultimi convegni del 1904

Nel numero di dicembre della *Rivista,* tutto dedicato a ricordare il decimo anniversario del Touring, non abbiamo potuto dar posto ad alcun altro articolo, e siamo stati costretti ad omettere perciò anche tutto quanto si riferiva ai convegni tenuti sul finire della stagione turistica del 1904.

Riassumiamo qui, sebbene in ritardo, le principali notizie pervenutecci, perchè è troppo giusto che dei più notevoli fra quei convegni sia conservata memoria nel nostro periodico.

Il Convegno Ciclistico Piemontese al castello di Racconigi.

Per iniziativa della Unione Sportiva Vercellese, e coll'adesione di molte altre società (fra le quali alcune anche non piemontesi), ebbe luogo il giorno 16 ottobre un grande convegno ciclistico a Racconigi, collo scopo di sfilare davanti al Re, in segno di congratulazione per la nascita del principe di Piemonte.

Racconigi, capoluogo di mandamento (circondario di Saluzzo, provincia di Cuneo) è una elegante cittadina che siede sulla destra della Maira, ad una cinquantina di chilometri a mezzogiorno di Torino. L'ornamento principale della città è il *Real Castello di Racconigi.* Esso aveva in origine forma di fortezza, con torri agli angoli e spalti e fosse all'intorno.

Nel 1681 il principe Emanuele Filiberto lo trasformò in villa e lo ingrandì notevolmente; nel 1755 il principe Ludovico vi aggiunse il parco, e fece innalzare i due padiglioni a mezzodì, col terrazzo che si unisce allo scalone. Molti miglioramenti ed abbellimenti fece introdurre in questa villa Re Carlo Alberto. Il parco (ingrandito nel 1835) è uno dei più splendidi che sieno in Italia. E' lungo m. 2050, largo m. 1025.

Facciata anteriore del Castello di Racconigi.

Le società ciclistiche e unioni sportive lì convenute furono ben settanta, con *duemilatrecentoquattordici* ciclisti partecipanti alla sfilata.

La diligente organizzazione, dovuta al signor Vittorio Segre (presidente dell' Unione Sportiva Vercellese), ben coadiuvato dal signor Gallardi, appianò difficoltà e ostacoli, superando forse la stessa sua aspettativa e quella di tutti i convenuti.

In Racconigi ospitale trovò pure preziosi aiuti in special modo nel nob. cav. Ceriana Mayneri sindaco di Racconigi, nel solerte console del Touring racconigese Gigi Zuccoli, nel presidente e in varî soci della locale società Biciclo Filarmonica.

Anche il tempo fu galantuomo... rendiamo giustizia anche a questo fattore indispensabile per la buona riuscita di ogni festa. Difatti, fin dalle prime ore mattutine della domenica, allorquando cominciarono ad arrivare in macchina, e a gruppi più o meno numerosi, i ciclisti delle varie città, smise il broncio tenuto fino all'ultimo e fra le nebbie e i nuvoloni squagliantisi apparì in tutto il suo sorriso e splendore il sole.

Ricevuti da speciali delegati, i sopraggiunti venivano accompagnati al palazzo delle scuole comunali, gentilmente concesso dal municipio per il deposito delle macchine.

Due treni straordinari oltre a quelli ordinari frattanto riversano a Racconigi i rimanenti, partiti dai luoghi i più lontani. Alla stazione ferroviaria davano il benvenuto agli ospiti il console G. Zuccoli e il signor V. Segre.

Quindi si procedette allo schieramento delle società in quell'ordine che la sorte aveva designato, e cioè: 1° Le società della provincia di Alessandria: 2° quelle di Cuneo; 3° quelle di Novara; 4° quelle di Torino.

Ultime venivano alcune della provincia di Milano e Genova che avevano chiesto di aderire al convegno e una rappresentanza del battaglione di ciclisti volontari di Padova.

Verso le 11 e mezzo il lunghissimo corteo si trovò all'ordine per la partenza. Allora il signor Segre, accompagnato dal sindaco Ceriana, col presidente della Pro-Vercelli L. Borzino, col signor M. Galbiati, lo precedettero al Castello reale dove già attendevanli il Re circondato dalle Case civili e militari.

Dopo la presentazione al Re dei promotori, fatta dal cav. Ceriana, il signor V. Segre informò il Re del numero dei convenuti e dell' ordine in cui sarebbero sfilati, e gli consegnava la pergamena-ricordo (omaggio dei ciclisti piemontesi) opera assai ammirata per la finissima miniatura, colla seguente inscrizione:

Alla maestà di Vittorio Emanuele III — Re d'Italia — esempio di virile attività — alla gioventù italiana — i ciclisti piemontesi — partecipando alla gioia della Nazione — per la nascita del Principe di Piemonte — rendono omaggio di inalterabile devozione — Racconigi 16 ottobre 1904.

Il signor M. Galbiati, ideatore dell' artistico distintivo-ricordo del convegno, ne presentava al Re un ricco esemplare in oro e smalti ottenendone lodi e ringraziamenti.

Il Velo Club di Magenta pur esso portò uno speciale omaggio e cioè una medaglia d' oro recante da un lato l' effige dell'ossario di Magenta, dall'altra una corona d'alloro. L'offerta era accompagnata da una pergamena.

Intanto che avvengono queste presentazioni dinnanzi al Castello Reale, prima che i cancelli si aprano al corteo percorriamone il fianco che si stende a vista d' occhio e per sommi capi procureremo di riferire l'impressione sulle varie società.

In capo al corteo stanno l'Unione Sportiva Vercellese nella sua svelta divisa con fanfara e gonfalone, i numerosi soci della Biciclo-Filarmonica Racconigese e il gruppo dei soci racconigesi del Touring che recano sul braccio un bracciale in *moire* fregiato della simbolica ruota del turismo, sormontata dalla scritta *Racconigi*, lavoro della signorina Zuccoli, sorella al console.

Seguono il Touring, l'Union Cycliste Internationale e il Circolo Velocipedistico d'Alessandria con rispettive bandiere.

Fra i numerosi soci che lo rappresentavano spiccano una signora ed un bambino.

Notansi poi via via il Veloce Club Acquese rappresentato da numerosissimi soci con la musica, la Società Sportiva d'Asti, il Veloce Club Candiani e Casalese di Casale Monferrato.

Fra le società della provincia di Cuneo notevoli per numero quelle di Alba, di Bra, di Fossano, di Savigliano, di Cuneo, di Mondovì e di Saluzzo.

Da Torino erano rappresentate la Direzione Generale *Fortiores*, il Club Sport Cavour, Pro Torino, La Torino, *Routier* italiano, Consolato Touring, Audax.

Della provincia notevole per numero, oltre cento, il Veloce Club di Pinerolo, di Torre Pellice, di Carmagnola colla musica, di Stroppiana (festeggiatissimo durante tutta la giornata dai cittadini racconigesi e dai convenuti per le esecuzioni musicali) con l'organizzazione quasi militare. Ultimi venivano quelli di Magenta elegantemente vestiti, quelli di Genova e quelli di Savona.

La nota gentile fra sì numerosa accolta era portata da molte signore e signorine, coraggiose entusiaste del pedale, e da non pochi giovanetti e bambini.

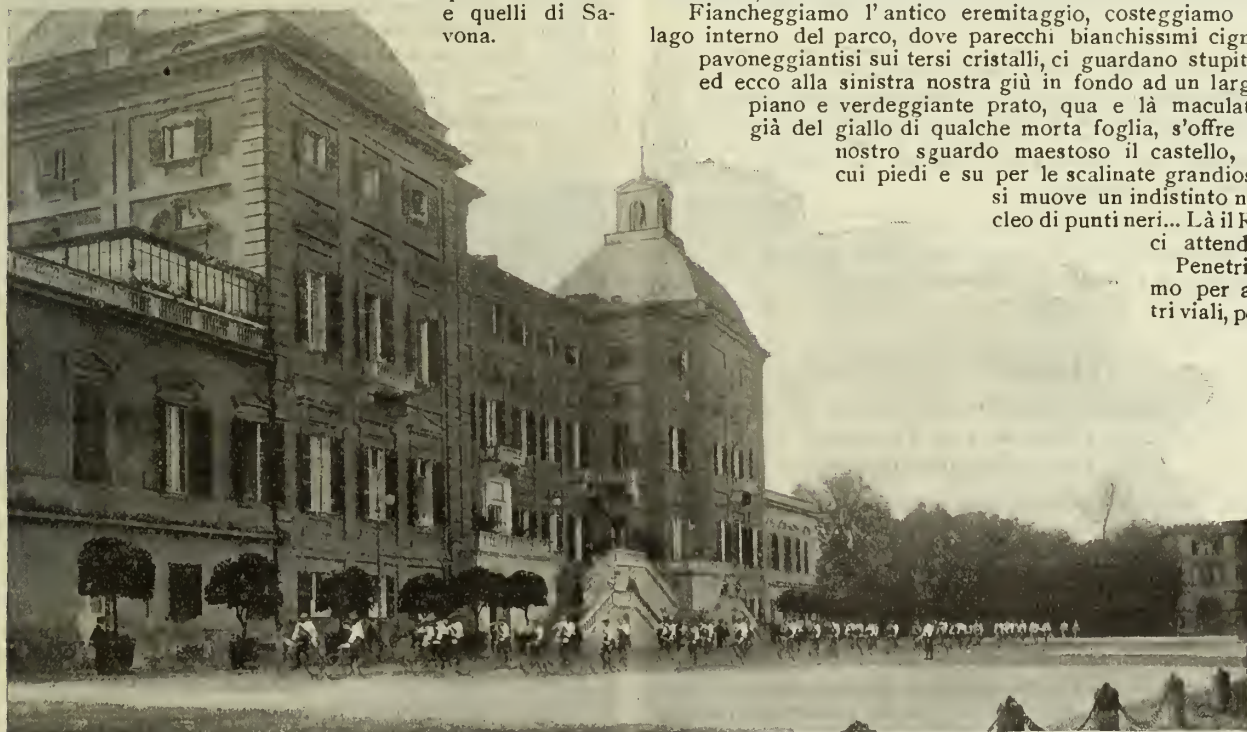
In mezzo alle biciclette notavansi moltissime *moto* che però sfilarono senza cinghia: fra tutte caratteristico il gruppo delle *moto* con vetturetta, dove fra verde e fiori si adagiava una bella bambina di quattro anni.

Piazza Municipale a Racconigi.

Chiudevano il corteo otto automobili.

Alle 11 e mezzo si aprono i cancelli; inforchiamo le macchine e il corteo si muove.

Entriamo nel parco e volgiamo tosto a destra, avanzandoci per i foltissimi ombrosi viali, vibranti già delle note della fanfara vercellese che in quel sito tutto verde, tutto ombra e pace squillano lente con un senso arcano di melanconia e richiamano alla mente il giardino incantato di Armida. Ci distendiamo giù per i graziosi meandri; e il corteo interminabile si disegna come una lunga, mostruosa, semovente biscia.

Fiancheggiamo l' antico eremitaggio, costeggiamo il lago interno del parco, dove parecchi bianchissimi cigni, pavoneggiantisi sui tersi cristalli, ci guardano stupiti; ed ecco alla sinistra nostra giù in fondo ad un largo piano e verdeggiante prato, qua e là maculato già del giallo di qualche morta foglia, s'offre al nostro sguardo maestoso il castello, ai cui piedi e su per le scalinate grandiose si muove un indistinto nucleo di punti neri... Là il Re ci attende. Penetriamo per altri viali, per

La sfilata davanti al Re

altri meandri, pedaliamo con malfrenata velocità, mentre le fronde fitte nascondono di nuovo alla nostra vista il castello; e alfine usciamo sull'immenso piazzale interno del castello. I primi già sono passati franchi e fieri sulle loro *birotae victrices*, gli *attenti a dest* dei capo gruppi s'alternano, mentre l'eco morente delle fanfare che s'allontanano è raccolta e ravvivata dal suono delle fanfare sopravvenienti.

E passano... e passano i baldi ciclisti dinanzi al Re che saluta militarmente.

E passano... e passano per oltre un'ora i franchi ciclisti delle vecchie provincie piemontesi su quel terreno stesso ove una settimana prima erano sfilati i prodi veterani dell'indipendenza italiana.

Seduta su una poltrona, assistette allo spettacolo la regina Elena accompagnata dalla sua dama di Corte; e dalla veranda le principessine Jolanda e Mafalda nulla perdettero della divertente sfilata.

Quando ebbe termine la lunga sfilata, i presidenti delle società, i consoli del Touring, i promotori ed i capigruppo si strinsero in circolo intorno al Re che a tutti porse la

Piazza Reale a Racconigi.

mano. Poscia discorrendo sulle distanze delle sedi delle diverse società da Racconigi, dello stato delle strade del Piemonte (che dimostrò di conoscere assai bene), e del Touring, lasciò in ciascuno la più gradita impressione.

Erano le 13, e le variopinte e vivaci squadre si dispersero per recarsi a pranzare nei varî alberghi nei quali erano state assegnate.

Per tutta la giornata e fino a tarda notte la città rimase animatissima e affollata di biciclette, di motocicli e di automobili; ma il programma della giornata era esaurito e non vi fu altra cerimonia collettiva.

L'iniziativa vercellese non poteva avere un esito più fortunato.

Viaggio ciclistico

da Napoli, attraverso l'Abruzzo, le Marche, l'Umbria e la Toscana

(chm. 1400) — agosto-settembre 1904.

Il viaggiatore, che da vero turista trova il suo massimo godimento nella escursione a scopo di conoscere nuove regioni, procurandosi sensazioni estetiche ed artistiche, è senza dubbio convinto della praticità della bicicletta, e di questa si serve come mezzo di locomozione.

Nella dolce Napoli, questa sirena che vive la massima parte della sua vita nel più sfibrante letargo, e direi quasi, dimentica del moto, in una continua estasi beata al cospetto del mare, del cielo e del maestoso Vesuvio, i figli di Partenope rifuggono dal turismo, perchè amano poco il movimento e si interessano più della poesia locale e delle bellezze di casa propria, che di quelle che altrove, nella nostra bella Italia, potrebbero ugualmente trovare, col vantaggio di riunire alla loro conoscenza, un corredo di cognizioni storiche ed artistiche tanto vario e così importante.

Dunque, noi altri, che facciamo parte di quel piccolo gruppo, che ama di conoscere tutta l'Italia nostra e che volentieri passa i confini della propria regione, progettammo

Sulla vetta del Macerone (m. 740).

il nostro viaggio. La piccola squadra non contava che quattro persone: l'immancabile turco, il vice-console dell'impero ottomano Alì Riza Bey, faceva da direttore di viaggio; è un ottimo tipo di escursionista, dotato di tutte le analoghe qualità fisiche e morali, cui riunisce quella di essere, fin troppo, fedele al programma-itinerario stabilito il cav. Cesare Rosati, uno tra i più antichi ciclisti e consoli del Touring, anche ottimo elemento, va dove volete senza mai affievolire la sua provata resistenza; l'avv. Giovanni Di Francesco, che marciava in tenuta d'Africa, con relativo elmetto bianco, è il compagno di viaggio tipo, indispensabile, perchè riunisce tutte le qualità per essere l'amico di buona compagnia; ha sempre l'aneddoto piccante sulle labbra e quando, pedalando in gruppo, egli racconta, la strada si fa presto e bene. Il quarto compagno era il sottoscritto, e di me che dire? La modestia mi fa tacere le virtù; dirò solo che, oltre ad essere il cassiere ed il fotografo della squadra, rappresentavo la parte dell'eterno brontolone, criticavo aspramente il turco, perchè avrei voluto indugiarmi un po' più in certi siti così ricchi di arte e di ricordi storici, e non ammettevo mi si richiamasse all'odioso programma-itinerario, che parlava di chilometri

Vandra (Comune di Forlì del Sannio).

solamente. Forse in grazia a queste piccole differenze di carattere, l'accordo è stato completo e non è mai venuto meno.

Il 14 agosto, all'alba, partimmo da Napoli, e per la pessima via di Capua, la cui manutenzione tanto lascia a desiderare, si giunse a Caianello-stazione, dove si fece il

riposo e la colazione. Di là, per Venafro, dove una pioggerella, poco gradita, ci obbligò ad un *alt* forzato, fuori programma, si giunse ad Isernia. L'indomani si partì anche di buon'ora, giacchè la seconda giornata di marcia si presentava un po' faticosa, e difatti parecchi chilometri furono coperti podisticamente, spingendo la bicicletta sovraccarica

Rionero Sannitico (m. 985).

del bagaglio da viaggio, e superammo così il Macerone (m. 7 40) ed attraversammo la bella borgata di Vandra e poi Rionero-Sannitico (m. 985).

A Castel di Sangro, un'ottima colazione, della quale non dimenticherò mai un prosciutto paradisiaco! All'imbrunire si giunse a Roccaraso (m. 1236). Ah! delusione completa! Gli alberghi erano occupati interamente e dormimmo in un ammezzato, grazie alla ospitalità della famiglia di un certo Isacco; cenammo e dormimmo con un certo *comfort*... molto relativo. Il terzo giorno fu espletato il primo periodo, giungendo di nuovo al mare. Da Roccaraso, pel piano di Cinquemiglia, Rocca Pia, Pettorano sul Gizio, a Sulmona e Popoli e quindi, dopo il riposo e la colazione a Scafa di S. Valentino, arrivammo a Pescara e Castellammare Adriatico. Che deliziosa giornata! quasi sempre in voluttuosa discesa, percorrendo buone strade giungemmo a quel simpatico mare Adriatico, solcato da caratteristiche barche da pesca dalle tipiche vele colorate in arancio e in marrone.

Il secondo periodo del nostro viaggio, quarto e quinto giorno, fu da noi svolto lungo il meraviglioso litorale Adriatico, da Castellammare ad Ancona; un continuo diletto visivo, attraverso eleganti palazzine e verdeggianti giardini, che si

A Popoli.

succedono lungo quella spiaggia con una varietà ed un interesse sempre crescenti.

A Castellammare facemmo il nostro bagno marino in quelle acque così gaiamente popolate di bagnanti, che occupavano l'interminabile fila di casotti, che si stende ai due lati del piccolo stabilimento.

Attraversammo, nel primo giorno, Silvi, Rosburgo, Giulianova, simpatiche cittadine costruite fra quelle ville private, che formano del litorale una continua varietà di abitazioni civettuole e poetiche.

Si pernottò a S. Benedetto del Tronto, altro importante centro balneare. Da S. Benedetto ripigliammo l'ininterrotta sequela di cittadine e ville, una più bella ed affascinante dell'altra, attraversando Grottammare, Cupra Marittima, Porto Sangiorgio, Porto S. Elpidio, Porto Civitanova, Porto Recanati.

Di qui, e ne valeva la pena, si andò a Loreto. Visitammo lo storico santuario, ed ammirammo, oltre la monumentale basilica, nella quale è contenuta la S. Casa, anche gli importantissimi lavori, che attualmente dirige l'illustre architetto conte Sacconi, tra i quali la splendida cupola con gli affreschi del Maccari. La nota più poeticamente ascetica di questo santuario è data, senza dubbio, dalle vicende della traslazione della Casa della Madonna, da Nazareth a Loreto, che avvenne in diversi periodi di tempo e di spazio fino all'attuale posto, nell'anno 1295. La sera del 18 agosto giungemmo ad Ancona.

Il terzo periodo della nostra escursione si svolse fra le Marche e l'Umbria, da Ancona a Perugia, percorrendo l'i-

Bagnanti a Castellamare Adriatico.

tinerario Jesi, Fabriano, Nocera Umbra, Foligno, Assisi, Perugia. Il panorama ridiventa montuoso, le strade sono in uno stato di manutenzione perfetta, la verde Umbria ci fa passare di godimento in godimento sempre nuovo, sempre vario e delizioso, e le fatiche di lunghe e forti salite sono largamente compensate dai punti di vista sorprendenti e dalle facili discese.

Nell'Umbria le vie si svolgono bene, ed il panorama è sempre così bello nel suo vario tono di verde che vi fa dimenticare presto le distanze percorse e non vi spaventa per quelle da percorrere.

Il 19 ripartimmo da Ancona, e dopo una sosta a Falconara, pernottammo nella bella città di Jesi, così ricca di importanti edificî e tanto bene illuminata. Il 20 agosto fu giornata in cui gli incidenti piacevoli e le sorprese dei luoghi e dell'atmosfera ci divertirono abbastanza. La prima tappa fu Jesi-Fabriano, ed attraverso la gola del Selino, ci trovammo in piena nebbia; lo spettacolo era grandioso ed... umido tanto, da bagnarci fino al midollo, tanto che un qualsiasi ristoro s'imponeva ed alla borgata Falcioni, quattro casette sperdute in montagna, chiedemmo del caffè, ma invece quella botteguccia non era che la farmacia, ed i miei cari compagni si adattarono a bere una soluzione di citrato di magnesia, visto che il posto non offriva altro; la trovata forse fu salutare ma io, in verità, non la condivisi. Giunti a Fabriano, per colmo di originalità, invece di fermarci comodamente a mangiare, si comprò la colazione e si trasportò fin sulla montagna di Fossato, ed alla casa cantoniera, al confine fra le Marche e l'Umbria, facemmo il nostro *alt* e divorammo la nostra colazione, che fu inaffiata da un vinetto bianco offertoci da quella brava moglie del

cantoniere, alla quale feci, per gratitudine, l'istantanea che vi presento nella pagina seguente.

Ripartimmo, e dopo una fermata a Gualdo Tadino, per ripararci da una minaccia di pioggia, arrivammo la sera a Nocera Umbra. Il mattino seguente, di buon'ora, in

Capanne dei bagnanti a Castellamare Adriatico.

una comoda carrozzella ed in compagnia di una simpatica ragazza, che gentilmente mi si offrì da guida, andai a visitare lo stabilimento, dove havvi la famosa acqua che, alla sorgente, è tanto fresca, limpida ed insapore che non la direste mai un'acqua minerale!

Da Nocera si andò a Foligno, dove si dovette restare una intera giornata perchè il cielo si era deciso a mandarne in grande abbondanza. Ma il tempo fu sempre bene occupato, e dopo il rituale giro in città, il ristorante delle Tre Colonne ci accolse amorevolmente. Ed eccoci in rotta per la capitale dell'Umbria. Ad Assisi si passarono delle ore molto bene, impiegate nel visitare il triplo tempio di S. Francesco, così ricco di arte e di tanta importanza storico-religiosa; e siccome dalla persona del poverello d'Assisi la mente non può non andare a quella di S. Chiara, visitammo anche il tempio di questa Santa, e vedemmo l'urna che ne conserva il corpo. Ad Assisi devesi vivere molto bene, specie per chi ama lo studio delle cose artistiche e la solitudine; la cittadina è caratteristicamente bella e quieta, la sua posizione topografica ed altimetrica completa il fascino della sua residenza. Ah! quel programma-itinerario a tempo fisso!... potremmo restare ancora ad Assisi? umilmente io domandavo, ma una triplice voce mi rispondeva: avanti, via!

Arrivo della diligenza a Porto San Giorgio.

Il giorno 22 agosto, facemmo la nostra entrata a Perugia, la bella capitale dell'Umbria, che per l'importanza dei suoi monumenti meriterebbe un lungo soggiorno, e non quella fugace visita che la brevità del tempo ci obbligò a fare. Dopo fatto il giro in città, non tralasciai di visitare la libera Università, la Biblioteca e l'importante Museo, ed in ultimo quel meraviglioso tempio di S. Pietro, tenuto da monaci Benedettini, dove l'arte è così altamente rappresentata in quelle tele, negli affreschi murari, negli intagli di quel magnifico coro e nelle pergamene alluminate, che ci si persuade sempre più di quanto la Chiesa non abbia a noi trasmesso di veri tesori artistici!

Il quarto periodo, dall'Umbria alla Toscana, da Perugia a Firenze, attraversando Passignano sul poetico Trasimeno, Castiglione Fiorentino, Arezzo, dove pernottammo, e l'indomani 24 agosto fu in buona parte impiegato a curiosare le cose notevoli della città, non esclusa l'antica fortezza, di dove si scorge un panorama vasto e delizioso. Da Arezzo, con una tappa e dopo un *alt* e relativa colazione a Montevarchi, ci avviammo a Firenze, preferendo di compiere l'ultimo tratto di strada, ad economia di percorso, per San Donato e non per Pontassieve, come c'indicava il nostro itinerario. A San Donato, era già molto tardi, avremmo volentieri passata la notte, ma una ragione molto convincente ce ne dissuase — la mancanza assoluta di un qualsiasi asilo; invocammo perfino il ricovero nella... camera di sicurezza dei reali carabinieri, ma ogni tentativo riuscì vano; quel feroce brigadiere non volle dar corso alla nostra domanda! in sella quindi, e via; arrivammo alle ore 23 a Firenze.

Gola del Selino, Montagna rossa.

Nella città dei fiori restammo due giornate intere, e tra un giro alle Cascine, una passeggiata ai Colli ed una colazione a Fiesole, intercalammo la visita a qualcuna delle infinite meraviglie di arte, che formano quella città poetica e gentile. Non tenterò, certo, di descrivere Firenze, perchè immagino che pochi soci del Touring non la conoscano ancora e poi ci vorrebbe ben altra parola che quella di un modesto *routier:* specie dopo che il nostro Bertarelli ha fatto quel capolavoro di prefazione alla sua *Guida della Toscana*, che costituisce la più bella descrizione e la più vera e suggestionante che siasi scritta finora, e se mai vi sia qualche socio che non l'abbia letta ancora, io lo invito a farlo subito, giacchè se non conosce Firenze, dopo la lettura di quella potente ed affascinante descrizione, troverà il modo di andarci subito; e se già conosce la città della poesia, dell'arte e dei fiori, potrà apprezzare la verità di quelle pagine.

Il quinto periodo del nostro viaggio si svolse in Toscana. Ci soffermammo, oltre le poche ore di riposo durante le nostre marcie quotidiane, una intera giornata a Siena. Questa città, che conserva intatto il suo carattere medioevale, è di una importanza senza pari, è proprio il museo dell'arte toscana. Noi, per fortuna, vi trovammo ancora aperta al pubblico quella indimenticabile mostra della antica arte senese, vi facemmo un rapido giro, e grazie alla cortesia del signor maggiore Luca Cantucci, direttore del servizio, ne ammirammo i tesori più importanti. L'impressione di quella raccolta di arte e di ricchezza ci rese an-

cora più edotti della importanza della intera provincia; il ricordo sarà incancellabile.

Mentre eravamo in giro per la città, visitando le meraviglie principali, avemmo l'opportunità di gustare una tipica festa tradizionale, che a Siena non morrà mai. In un certo periodo dell'anno, ogni domenica è una delle 17 contrade che esce in giro per le altre contrade della città; e quella domenica, 28 agosto, era proprio la volta della contrada Lupa, la vincitrice dell'ultimo Palio. Un gruppo di bandiere dalle tinte e dai disegni svariati, agitate con abile maestria e lanciate in aria a suon di musica da altrettanti giovanotti, superbi della parte che rappresentavano, costituiva un'attrattiva simpatica ed originale. Ammirammo il Duomo dalla bella facciata e dal magnifico pavimento istoriato, la casa ed i ricordi di S. Caterina, il Battistero, la Piazza del Campo col palazzo di città e la svelta torre che si eleva al cielo, e poi tante altre bellezze, che qui potrei solamente elencare. La provincia di Siena è, senza dubbio, una delle più belle d'Italia ed il viaggiatore ciclista ha occasione di apprezzarne subito i seguenti vantaggi: il panorama sempre bello e variato, le strade ben tenute, la cortesia degli abitanti, il tipo così fine e grazioso di quelle contadine dai caratteristici cappelli di paglia, i cartelli indicatori. In provincia di Siena, grazie alla operosità di quella saggia amministrazione provinciale e dei singoli Comuni, si viaggia senza bisogno di guida e senza dover chiedere

Sulla montagna di Fossato (m. 600).

informazioni stradali, giacchè ad ogni punto interessante, ad ogni bivio od incrocio di vie, si vede situato il cartello indicatore del nostro Touring, che v'indica molto chiaramente le direzioni e le distanze chilometriche. Tutte le provincie d'Italia dovrebbero imitare quella di Siena.

Da Siena comincia il nostro viaggio di ritorno, che preferimmo di compiere attraverso regioni già vedute altra volta, per meglio gustarne le singole bellezze, di cui si aveva solo una pallida idea, perciò più che ritornare per la via di Roma, risalimmo quindi nell'Umbria e poi di nuovo nell'Abruzzo e per la nostra Campania. L'ultima parte del nostro itinerario fu dunque: Siena, Asciano, Sinalunga, Città della Pieve, dove pernottammo; stazione d'Orvieto, Prodo, piccolo villaggio dove, per l'ora tarda, ci convenne pernottare e dove ci convincemmo ancora una volta che tutto è superfluo nella vita, ed il necessario si riduce a ben poco, che cena.... che letto... ma in compenso molta cordialità.

L'indomani si ripigliò il cammino per Todi, altra importante e simpatica cittadina umbra. Da Todi a Terni, passando per la sorgente di Villa S. Faustino, visitammo quel grazioso stabilimento, così ben condotto dal Melani, e bevemmo quella salutare e grata acqua minerale. Rivedemmo Terni, quel gran centro d'industria italiana. Da Terni a Rieti, ripassammo per il bel laghetto di Piediluco, con la sua famosa eco di undici sillabe. A Rieti ricevemmo le più cordiali cortesie da quel console del T. signor Fiordeponti che volle accompagnarci sulla via per Avezzano.

Il 1° settembre, da Rieti per Fiumata, S. Agapito, Borgo collefegato, si giunse ad Avezzano, dove pernottammo. L'indomani da Avezzano a Cassino, per quella incantata valle del Liri, che quanto più si ammira tanto più riesce

Al confine fra le Marche e l'Umbria presso Fossato.

deliziosa e variata. Dopo il riposo ed una buona colazione ad Isola Superiore, si arrivò la sera a Cassino.

Il 3 settembre chiudemmo il nostro giro, compiendo l'ultima tappa da Cassino a Napoli, per Caianello, Capua ed Aversa. Il solo tratto Caianello-Napoli fu comune sia all'andata, che al nostro ritorno.

E l'ultimo giorno purtroppo si lavorò di gambe e di equilibrio percorrendo la Capua-Napoli, cioè quella parvenza di strada, che è un'informe agglomerato di grosse pietre che dovrebbero essere ghiaia, di solchi profondi e pericolosi, di polvere che nasconde trabocchetti, e di ogni altro castigo di Dio. Quanto rimpiangemmo le belle strade dell'Umbria, dove se il traffico è minore che sulle nostre, la manutenzione è fatta con tanta esattezza e criterio ed è così ben sorvegliata da non reggere neanche al paragone di quanto, da noi, male si eseguisce e malissimo vien diretto e sorvegliato!

Il nostro viaggio durò 21 giorni, dal 14 agosto al 3 settembre. Il percorso fu di chilometri 1400 di strada. Tutto riuscì a meraviglia, le biciclette fecero egregiamente il loro dovere, meno qualche riparazione ad una sola di esse. Il ricordo che ne serbiamo è dei più belli e soddisfacenti, benchè l'itinerario un po' lungo e l'importanza delle regioni

Tipi di contadine nel Senese.

attraversate e delle città vedute sul nostro cammino, avessero richiesto un tempo di gran lunga maggiore.

Ing. GAETANO DE ANGELIS
Console per Napoli.

Il Touring Club Italiano a Smirne, in Candia, in Grecia.

Ci scrivono da Smirne.

All'invito del console del Touring (cav. Bartolomeo Fragiacomo) d'inaugurare il vessillo sociale con una gita al monte Pagos, che sovrasta a questa città, risposero numerosi i soci; e nel giorno stabilito, sino dalle 5 del mattino, una trentina di essi, accompagnati da qualche signora, si riunivano all'Hôtel de la Ville, sede del Consolato sociale, il cui proprietario è precisamente il nostro console.

Bartolomeo Fragiacomo console del Touring a Smirne.

Vi si era pure recata la musica, diretta dal socio Vittorio Calleya, che gentilmente si prestò per rendere la festicciola più solenne.

Il Console comincia a farne delle sue, offrendo a tutti gl'intervenuti una copiosa colazione. Dall'ardore con cui funzionano i denti si augura bene della gita.

Il mezzo di locomozione, lasciato alla scelta dei soci, è molto vario.

La maggioranza si pronunzia per l'asino, altri per la vettura, pochi per la bicicletta, stante il cattivo stato delle strade.

Tutto è pronto per la partenza, ma, con rammarico generale, i somari mancano all'appuntamento. Dopo breve attesa si decide di ripetere il miracolo di Maometto, di colorito locale: « giacchè gli asini non vengono a noi, andiamo noi da loro ».

Primo acquedotto romano.

I « somaranti », rassegnati, cominciano il viaggio pedestremente, quando ad uno svolto di via scorgono, con grata sorpresa, i loro ciuchi; l'inforcano in un attimo, e via a suon di legnate!

Ogni tanto un asino s'impunta, un altro corre troppo dando da fare al suo cavaliere per la conservazione dell'equilibrio, e non manca chi viene sbalzato dal basto; ma l'energico e nodoso intervento degli asinai ristabilisce un ordine relativo.

Si giunge al ponte delle Carovane, si entra nella deliziosa valle di Sant'Anna avviandosi verso la località detta Profeta Elia, si passa sotto il primo acquedotto romano. L'abitudine dei luoghi, la spensieratezza giovanile non impediscono di ammirare ancora una volta queste rovine che ricordano la possanza dei nostri padri.

Giunti al secondo acquedotto al suono della marcia imperiale turca (d'obbligo), della reale nostra, della marcia del Touring, composta dal socio Vittorio Calleya, viene spiegato, fra le più vive acclamazioni, il vessillo della sezione, dono del console signor B. Fragiacomo.

Si riprende la via, e gl'indigeni accorrono da ogni parte a guardare curiosamente questa comitiva, e le biciclette ancora ignote a molti di essi.

Un gruppo di gitanti sugli asinelli.

A un certo punto carrozze e biciclette non servono più; solo i fortunati che montano gli asini se ne valgono per superare la ripida salita che conduce alle rovine della vecchia fortezza genovese.

Di lassù si ammira uno splendido panorama, e qualcuno, facendo da cicerone, spiega che alcuni avanzi delle rovine risalgono a dodici secoli a. C. al tempo dei Lelegi; che il posto dell'antica Smirne, fondata da Tantalo, re della Lidia, si chiama ora Bagni di Diana; che i Lidi, condotti da Tirreno, partirono da Smirne alla volta dell'Italia ove si stabilirono sotto il nome di Tirreni... quando uno spettacolo confortante attrae gli sguardi di tutti. Il Console ha fatto aprire le misteriose ceste che si erano trasportate lassù, ed ogni ben di Dio si offre alle bocche affamate.

Ponte delle Carovane.

I Lelegi, Diana, Tantalo, Tirreno sono dimenticati davanti all'eccellente refezione inaffiata da squisiti vini, offerta, come al solito, dal nostro Console.

Si brinda all'Italia, al Touring, al Console; la musica intona delle marcie e quindi un valzer, che alcuni soci vo-

lonterosi ballano col massimo entusiasmo tra le erbacce d'un piccolo spianato.

Secondo acquedotto romano.

Ma il caldo incalza e si prende la via del ritorno attraversando i quartieri turchi della città. Si discende all'Hôtel de la Ville, dove l'eterno Fragiacomo mette il colmo alle sue generose attenzioni offrendo un rinfresco;

Rovine del Castello Genovese.

poi con un breve discorso incita ad un'attiva propaganda. Altri soci prendono la parola per ringraziare in nome di tutti il Console, alla cui opera instancabile si deve lo sviluppo che va prendendo questa sezione. Il sig. Pellegrini, viceconsole d'Italia, nostro consocio, pronuncia qualche parola inneggiando al Touring, facendone risaltare la importanza e rallegrandosi che in questi paesi faccia sempre più conoscere ad apprezzare l'Italia.

Prima di separarsi si spedisce un saluto telegrafico ai consoci d'Italia.

Morale: dieci nuove ammissioni.

***

Il signor tenente Uberto degli Uberti, console per il Touring sulla R. Nave *Euridice*, ci scrive da Suda (Creta):

A Smirne, ove recentemente è stata questa regia nave, ho conosciuto parecchi soci di quella fiorente sezione, e coi miei colleghi della *Euridice* siamo stati fatti segno alle più cordiali accoglienze, specie dall'avv. A. Ricchi e dal console del Touring cav. Fragiacomo.

Dopo un luculliano banchetto ho preso le fotografie che mando, avendo voluto il gentile cav. Fragiacomo profittare della nostra presenza per battezzare lo stendardo della sezione.

Anche qui, in Creta, il tenente dei reali carabinieri signor Biamonte è console solertissimo, e per questi paesi

Panorama dal Castello Genovese.

è proprio meraviglioso che abbia potuto costituire una sezione di circa 25 soci.

In Atene, poi, nella persona del nostro incaricato di affari, barone Fasciotti, ho trovato un socio del Touring appassionato e convinto.

Insomma è con vero piacere che vediamo, come anche girando per mesi in questi paraggi, si può ritrovare ad

Smirne, quartiere turco.

ogni passo la nostra Italia rappresentata dal Touring; e il nostro distintivo lo abbiamo portato a Budrum, nel luogo ove sorgeva il mausoleo di Alicarnasso ed a Rodi,

a Delo, a Milo, fra millenarie rovine, a Knossos ove hanno scavato il trono di Minosse, a Phestog ove la missione italiana del professore Halberr mette alla luce città dell'epoca Micenaica; ed è stato appunto fra queste rovine,

Il console del Touring a Smirne cav. Fragiacomo, il legale avv. Achille Ricchi, e il console del Touring ten. Degli Uberti cogli altri ufficiali della R. Nave *Euridice*.

all'ombra della bandiera italiana della missione, che ho fatto l'ultimo socio, il nostro comandante Principe di Bitetto.

Sono dolente che le mie occupazioni e le lunghe navigazioni non mi abbiano permesso fare di maggiore propaganda; ma sono invece lieto di aver potuto ancora una volta constatare come il Touring vada diffondendosi da per tutto, e come in ogni luogo, in cui ha potuto stabilire

Il Canale di Corinto.

un Consolato e un piccolo gruppo di soci, esso contribuisca a far conoscere ed amare l'Italia, ed a stringere fra loro con vincoli fraterni gli Italiani sparsi nel mondo.

Montebelluna.

(16 ottobre).

Lambito dal Piave, signoreggiato dal dorso del disboscato Montello, dove le Prealpi bellunesi lentamente degradano al piano, s'apre il territorio di Montebelluna, di questo ridente paese, che in breve volger d'anni assunse aspetto di fiorente cittadina. Sparso fra il colle ed il piano, favorito dalla posizione, dal commercio, dalle cure dei preposti alla cosa pubblica, il paese, quasi tutto nuovo e tutto lindo, rapidamente progredisce e si completa.

Fontana inaugurale dell'acquedotto di Montebelluna.

Le ultime opere di civile progresso vennero festeggiate domenica 16 ottobre, colla contemporanea inaugurazione dell'acquedotto e della luce elettrica.

Opera importantissima la prima, eseguita dal Comune in consorzio col vicino Volpago, iniziativa privata la seconda.

Con geniale pensiero il comitato ordinatore delle feste estese un invito speciale ai ciclisti.

L'invito ebbe cortese e lusinghiera accoglienza, poichè quasi 500 ciclisti convennero alla riunione.

La sfilata per le ampie vie del paese, pavesate e rallegrate da un bel sole d'autunno, riuscì abbastanza ordinata.

Il gaio ed imponente corteo, diretto dal console del T. C. I. sig. Cesare Raffaelli, allietato dalle fanfare delle

Sulla piazza di Montebelluna in attesa della premiazione.

squadre di Volpago e Montebelluna e dal concorso di biciclette infiorate, di signore cicliste, dell'automobile del cav. Prosdocimi di Belluno, di varie motociclette e di ben

19, squadre con gonfaloni e banderuole, percorse la via Posmon, piazza Garibaldi, via Vittorio Emanuele, via Guarda viale della Stazione Ferroviaria e ritorno, riscuotendo calorosi applausi dalla folla assiepata sui lati.

A sfilata compiuta le squadre si riunirono innanzi al teatro sociale. Dalla loggetta di esso il sindaco, conte cavaliere Lodovico Antonio Manin presidente del comitato generale, rivolse brevi e sentite parole ai ciclisti, porgendo ai convenuti il saluto di Montebelluna, ringraziandoli del loro intervento ed invitandoli al convegno, che sotto il desiderato auspicio del Touring ed in occasione dell'inaugurazione della bandiera della società turistica locale, si farà nel prossimo anno.

Poi ebbero luogo le premiazioni, fatte dalla giuria confortata dal parere dei singoli capi squadra.

Scioltasi la riunione, i ciclisti allegramente si sparsero pel paese ove erano allestiti varî divertimenti, tra cui una ricca pesca di beneficenza con splendido dono del Re, musiche, tombola, fuochi artificiali, ecc.

Dopo ebbe luogo una fiaccolata ciclistica, che sparse per le vie del paese le tremolanti fiammelle delle lanterne giapponesi, evocando le feste orientali; e la giornata si chiuse lasciando in tutti il più gradito ricordo e il desiderio vivo del ritorno, a cementare quei vincoli di fratellanza e d'amicizia che nelle fuggevoli ore della riunione si sono andati formando.

GIOVANNI POZZA.

BIELLA (Novara). — Abbiamo data, a suo tempo, notizia del riuscitissimo convegno tenutosi a Biella; e, dolenti che una più

estesa relazione, accompagnata da fotografie, ci sia pervenuta con soverchio ritardo, riproduciamo qui un gruppo di gentili signorine intervenute a quel convegno, ed i ritratti dei due egregi consoli che lo organizzarono.

Rodolfo Gilardino, console per Biella.

Arturo Masserano console per Biella

Cogliamo questa occasione per pregare ancora una volta tutti, a farci avere relazioni e fotografie entro il più breve tempo possibile.

CAGLIARI. — Ebbe luogo, con un tempo magnifico, la gita a Capoterra.

Circa venti soci, capitanati da una motocicletta, in poco più d'un'ora (malgrado la strada non troppo buona) arrivarono alla meta.

Dopo mezz'ora di fermata, ripartirono pel tenimento così detto dei Comaschi, a Su Loy, ricevuti cortesemente dai signori Negretti. Ivi s'incontrarono con altri soci partiti in ritardo da Cagliari

Dopo colazione, alle 10 ½ tutti uniti ripartirono per Cagliari ove giunsero in un'ora.

CERMENATE (Como). — Il convegno ciclistico indetto da questo consolato del Touring (ed egregiamente organizzato dal Console Carlo Pirola) ebbe esito veramente splendido. Più di 250 persone sono intervenute. Degne di lode furono sopra tutte le squadre di Magenta Veloce Club, di Cernobbio, Barlassina e Mariano. Tutto è proceduto col massimo ordine. Nelle case del signor cav. Giovanni Rospini ed Alfredo Rospini, gli intervenuti al convegno hanno trovato squisita accoglienza.

La giuria, composta dai signori uff. cav. prof. Nicola Moreschi, Marzorati Natale, Alberti Luigi console del T. C. I., Annoni Luigi e Giovanni Clerici, ha assegnato i premi. Il ricco gonfalone (dono gentile della signora Fiorina Clerici-Annoni), in mancanza di squadre intervenute con fanfara, fu assegnato a quella di Saronno, per aver coadiuvata la sezione di Cermenate nella preparazione e buona riuscita del convegno. Il primo premio pel più giovane ciclista fu assegnato al bambino Melli Pierino, d'anni quattro e mezzo, da Mariano, un tesoretto di bambino che dava dei punti ai vecchi ciclisti.

Il cav. Moreschi all'atto della premiazione ha pronunciato un applaudito discorso d'occasione.

Il sesso gentile era pure rappresentato, per Cermenate, dalla signora Ceppi Maria Noseda e dalla signorina Elena Gabaglio.

L'ammirazione fu sopra tutto rivolta alla squadra di Magenta, ordinatissima ed elegante, diretta dal presidente signor Colombo. Le musiche di Cermenate, Balerna e Lomazzo hanno prestato ottimo servizio. Il concorso dei forestieri fu stragrande.

COCCAGLIO (Brescia). — Questa borgata fu allietata da un convegno di motociclisti.

All'invito del socio ing. Nino Nespoli circa trenta motoristi intervennero da diverse parti, accolti festosamente dai soci di Coccaglio che vollero offrire il *vermouth* agli intervenuti.

Favoriti da una mattinata splendida e dalle belle strade, fecero una gita ad Iseo pel lago, e nel ritorno si riunirono a colazione al ristorante del Monte Orfano.

Alla fine intervennero le gentili signorine del paese; e fra animatissime danze ebbe termine la ben riuscita riunione, coll'unanime augurio che gli egregi soci di Coccaglio abbiano l'anno venturo a promuovere altre simpatiche feste.

MASON (Vicenza). — Si radunarono nella villa del conte Trevisan tutti i soci del Touring Club di questa borgata per festeggiare il decennio della fondazione del Touring e per inaugurare lo stupendo gonfalone di seta ricamato in oro colla dicitura T. C. I. sezione di Mason Vicentino, offerto dal console Ettore Trevisan e dalla sua signora.

Nel fare questo dono, il Console con opportune parole fece emergere l'importanza dell'istituzione del Touring Club, raccomandò nuovi soci e fece l'augurio che l'anno venturo il gonfalone possa ottenere trionfi e medaglie. Applausi accolsero le parole del Console, e vivi ringraziamenti in un alla sua signora da parte dei soci, i quali presentarono al Console un cofanetto per raccogliere le pubblicazioni del Touring.

Venne quindi dal signor Console offerta ai soci una cena, durante la quale e nella più schietta armonia il Console brindò all'avvenire del Touring. Brindarono per i soci il prof. Zampichelli, il dott. Sorgato, il conte Arnoldi, lo studente Scaroni, nonchè il cav. Bertoldi.

Pubblichiamo la riproduzione del gonfalone, portato dall'alfiere signor Augusto Cadore.

MIRANDOLA (Modena). — Il convegno ciclistico qui tenutosi riuscì abbastanza bene, quantunque fosse contrariato dal tempo incostante. Intervennero molte società ciclistiche, diversi gruppi di soci del Touring e parecchi motociclisti, tra i quali il capoconsole del Touring di Chiavari signor A. Musto.

Alla inaugurazione della bandiera della locale società ciclistica parteciparono tutti i ciclisti convenuti, le autorità del paese e moltissime signore e signorine.

Parlarono il presidente della Società Ciclistica Mirandolese agronomo Guido Magnanini, il sindaco dott. Alfredo Molinari e il console del Touring Odone Artioli i quali furono assai applauditi. Infine il padrino della bandiera avv. Confucio Basaglia, socio del Touring, pronunciò uno splendido discorso che fu coronato da calorosi applausi.

Poscia fu distribuito il *vermouth* d'onore. La madrina della bandiera signora Zeni professoressa Maria fu assai lodata per avere in modo meraviglioso dipinta e ricamata la bandiera stessa.

Nel pomeriggio si fece la sfilata per le vie della città e poscia ebbe luogo la premiazione.

Ai motociclisti fu assegnata una medaglia-ricordo.

Alla sera la banda locale eseguì un programma in onore dei ciclisti.

La festa terminò con la fiaccolata ciclistica e con un attraente spettacolo pirotecnico.

NIZZA MONFERRATO (Alessandria). — Lo Sporting Club Forza e Vigore, in seguito a speciali deliberazioni del consiglio direttivo, ha trasformato la società da ginnastica in società *puramente ciclistica*, adottando il solo nome Sporting Club. Le cariche consigliari designate sono le seguenti: presidente, Carlo Antonietti console del T. C. I.; vice-presidente, Fabiani Filippo; cassiere, Baravalle Giovanni; segretario, Laura rag. Umberto; consiglieri, Devecchi Filippo, Magliola Pietro, Ricci Carlo, Porro Giovanni, Secco Carlo, De Benedetti Ernesto.

Lo Sporting Club, il giorno 20 u. s., con una sfilata e festa danzante, ha inaugurato il suo vessillo.

NOVENTA DI PIAVE (Venezia) — Ebbe qui luogo un convegno ciclistico assai bene riuscito. Vi parteciparono le squadre di Oderzo (con 35 ciclisti), Codroipo (35) con fanfara, S. Donà (74) con fanfara, Roncade (15), Volpago (12), Montebelluna (5), Feltre (9), Treviso (30), Latisana (9), e le rappresentanze di Monfalcone (2) e di Piove di Sacco (1); in tutto c'erano 250 ciclisti.

Ebbero medaglie le fanfare e medaglie-ricordo tutte le squadre non premiate.

La giuria era composta dai signori: ing. G. Silvio Nardini, console del T. C. I., presidente; Gianni Nardini, segretario; ragionier Francesco Maschietto; Giuseppe Perissinotto. Il convegno, riuscitissimo, lasciò in tutti il desiderio che molti altri abbiano a rinnovarsi con più larghi criterî sportivi.

ORZINUOVI (Brescia). — I soci del Touring di Orzinuovi fecero una gita a Palazzolo sull'Oglio restituendo la visita a quei numerosi consoci. Accolti festosamente dalla popolazione e dopo il ricevimento nei locali del Club Ciclistico, visitarono la splendida Torre del Popolo, indi si riunirono a banchetto nella sala della Società Operaia.

Alle frutta il presidente del Club signor Campelli offerse una bella medaglia quale ricordo di sì bella giornata, ed il console Morandi ringraziò a nome degli Orceani del gentil dono e della affettuosa accoglienza avuta, invitando a brindare alla prosperità dei due paesi e del Touring, che tanta parte ha nel promuovere l'affratellamento della balda gioventù.

La musica locale, nel dopo pranzo, prestò servizio d'onore, e la indimenticabile festa ebbe fine dopo una visita al Circolo Concordia ove i gitanti furono fatti segno ad entusiastica accoglienza da parte di quei soci con alla testa il loro simpatico presidente signor Massi.

PORTICO SAN BENEDETTO (Firenze). — Molti ciclisti di Firenze, Pontassieve, Forlì, Dovadola, Rocca S. Casciano e Terra del Sole, si riunirono alle *Balducce*, splendida villa-albergo dei signori fratelli Zannetti di Firenze, presso S. Benedetto in Alpe, in amena posizione, a 600 metri sul livello del mare, lungo la strada Pontassieve-Forlì.

Al convegno presero parte il sindaco di Portico San Benedetto avv. Dini, il capoconsole di Firenze Angelo Modigliani-Rossi col console Guglielmo Giardi, il console di Forlì Luigi Masotti e con una bella Fiat 1904 il signor Masini figlio del celebre tenore.

La riunione, promossa e benissimo organizzata dal dott. Giovanni Battista Bonauguri di Dovadola, presidente di quel club ciclistico " Touring Club „ da lui fondato, riuscì animatissima. A tutti gli intervenuti fu distribuita una bella medaglia-ricordo in argento e le squadre più notevoli ebbero in premio diverse grandi medaglie pure in argento.

La simpatica festa si chiuse con un banchetto di 120 coperti, al termine del quale parlarono applauditi il signor Dini e il signor Modigliani-Rossi.

Con questi congressi spesso ripetuti i ciclisti toscani e romagnoli mantengono saldi e vivaci gli antichi e cordiali legami che li uniscono e dei quali daranno nel prossimo anno una nuova e solenne affermazione con un grande convegno tosco-romagnolo che fu deliberato alle *Balducce* coll'entusiastica approvazione di tutti.

SANGUINETTO (Verona). — Lanciata la proposta della costituzione di un circolo ciclistico, trovò subito l'appoggio di circa un'ottantina di soci. S'inaugurò un rosso vessillo, gentile e graditissimo dono delle signore e signorine del paese. Il convegno indetto riuscì splendidamente, e per il numeroso concorso di società ciclistiche, per la stagione propizia e per gli attraenti divertimenti che la direzione della Pro-Sanguinetto (composta dei signori cav. Giovanni Meritani socio del T. C. I., Alessandro Silvestri, Agenore Roghi socio del T. C. I.) preparò in quei giorni. Il circolo intervenne già al convegno di Villabartolomea e Cologna Veneta (ottenendo due primi premi), e partecipò al convegno di Cremona, Cerea, Legnago.

Ne è presidente il sig. Giuseppe Montessori (socio del T. C. I.) e vicepresidente il sig. Giuseppe Bertaia (console del T. C. I.). Al nuovo sodalizio, sorto sotto sì buoni auspicî, augurî sinceri di prosperità.

SAVONA (Genova). — Il convegno turistico internazionale che per iniziativa della locale Fratellanza Ginnastica ebbe luogo a Savona il 4 ottobre, ottenne il più grande successo.

Oltre 600 ciclisti, rappresentanti la gioventù e la forza di tanta parte d'Italia, accorsero pieni di entusiasmo e di gaiezza, accolti dalla cittadinanza savonese festosamente e fraternamente. La festa venne favorita da un tempo splendido.

Fin dalle prime ore del mattino era vivamente atteso l'arrivo delle squadre ciclistiche, le quali man mano che giungevano venivano accompagnate da appositi incaricati nei locali dell'ufficio scolastico di via Manzoni.

Alle ore 11 ebbe luogo al *Wanda* l'offerta del vermouth d'onore ai ciclisti per parte della Società Esercenti e Commercianti, presenti tutte le autorità civili e militari.

Verso le ore 16, dopo lo sfilamento per la città rigurgitante di persone, ebbe luogo in piazza Paleocapa la premiazione, dietro giudizio dell'apposita giuria che assisteva da un palco all'uopo eretto.

Il premio speciale, dono del Re (una pregevolissima medaglia d'oro) venne assegnato al Veloce Club di Acqui che fu ammiratissimo per l'eleganza del costume e per la perfetta organizzazione.

Vennero inoltre premiate con gonfalone le fanfare di Genova, Acqui e Savona, coll'assegnazione di una medaglia ad ognuno dei direttori.

Alla sera le brave fanfare di Genova e d'Acqui eseguirono un applaudito concerto in piazza Sisto IV.

Alle ore 21 ebbe poi principio, nel salone *Wanda*, riccamente pavesato ed illuminato, un grandioso ballo che ebbe un immenso successo.

Negli intermezzi si effettuò la premiazione delle bandiere delle singole società ciclistiche; cerimonia oltremodo simpatica che coronò tanto degnamente la grandiosa festa dei forti e baldi cavalieri del pedale.

La fotografia durante l'inverno.

La primavera e l'estate sono certo le stagioni ideali per la fotografia: luce abbondantissima, vegetazione rigogliosa, vita e animazione in campagna, al mare, in montagna, cielo spesso imponente, ecc.

Ma il paesaggio invernale non manca però esso pure d'attrattive. Quando il fogliame si è diradato o è scomparso addirittura, la natura è quieta e la vita manca, la riproduzione fotografica non è per questo men vera nè meno attraente. Non v'è il fogliame causa di tanti insuccessi, non v'è il sole intenso causa di tanti errori per eccesso di posa, non vi sono, è vero, le ombre intense che valgono a dar più rilievo ai soggetti, ma c'è l'aria che circola nel paesaggio, c'è la prospettiva aerea prodotta dalla innumerevole serie di piani, alla produzione dei quali le piante ormai spoglie non sono d'ostacolo.

Ma questa prospettiva aerea, che è forse il maggior pregio dei paesaggi invernali, il dilettante deve cercare di non pregiudicare coll'impiego di diaframmi eccessivamente piccoli che danno quella nettezza uniforme d'immagine

tanto cara ai principianti, ma che guasta completamente l'effetto dei piani e toglie così ogni profondità al paesaggio.

I paesaggi con neve, benchè essi pure veri, riescono difficilmente attraenti. La neve pel suo color bianco intenso si riproduce troppo spesso senza particolari e quasi colla stessa intensità nei primi come negli ultimi piani, cosicchè la prospettiva viene in generale assai danneggiata e i paesaggi con neve si presentano perciò assai spesso piatti.

Nelle lunghe serate d'inverno il dilettante ha pure modo di lavorare proficuamente. La luce di magnesio gli dà modo di produrre una quantità di scene domestiche nelle quali la riuscita dipende, si può dire, completamente dal sentimento artistico di chi opera.

La luce di magnesio viene da molti considerata come pericolosa. E questo poteva essere parzialmente vero quando per produrre tale luce s'impiegava il magnesio in polvere, misto a composti ossidanti dotati di proprietà esplosive.

Così il clorato e il perclorato di potassio, il nitrato di potassio o d'ammonio, il permanganato di potassio e qualche altro. Tutti questi corpi, in presenza di materie combustibili, possono dar luogo a esplosione. Veramente sono i composti organici, nonchè il carbone e il solfo, che presentano il maggior pericolo, perchè combinandosi coll'ossigeno dei corpi suddetti svolgono una gran quantità di gaz. Il magnesio invece, abbruciando, non si trasforma in gaz, ma in ossido di magnesio, cioè nella comune magnesia di cui tanto uso si fa in medicina.

Si può quindi chimicamente affermare che se la quantità di clorato, nitrato, ecc., che si mescola al magnesio è tale da fornire ossigeno in quantità appena sufficiente (o minore) di quella che occorre per trasformare il magnesio in ossido, il vero pericolo d' esplosione scompare, perchè ciò che caratterizza un' esplosione, cioè un subitaneo sviluppo gasoso, manca.

In ogni modo la più facile accendibilità delle polveri contenenti clorato, nitrato, ecc., può presentare qualche pericolo per le proiezioni di particelle incandescenti che accompagnano l'accensione.

Le polveri che fabbricano oggi le case Bayer, Actien Gesellschaft, Krebs non contengono i composti relativamente pericolosi sopra accennati, ma ossidi metallici, che essendo stabilissimi, rendono impossibile qualunque fortuita accensione della polvere.

Colla luce di magnesio conviene lavorare in ambienti a pareti chiare e si possono ottenere con abilità e pazienza i più graziosi effetti. Condizioni per la riuscita sono: usare obbiettivi diaframmati sufficientemente per avere la necessaria profondità di fuoco, non accendere mai la polvere in posizione che possa mandare raggi direttamente all'obbiettivo ed evitare che l' illuminazione si produca troppo di fronte e nemmeno in condizioni da dare ombre assai forti che sfigurano i volti.

In parecchi numeri del *Progresso fotografico*, 1904, è stata trattata diffusamente e con varie illustrazioni d'esempio la questione dell'ottenimento di fotografie imitazione luce di candela. Queste fotografie, di effetto graziosissimo, si possono ottenere in vari modi descritti in detto periodico, ma la via più semplice consiste nel bruciare del nastro di magnesio applicato ad una candela al posto del lucignolo e ponendo davanti al nastro acceso un pezzo di cartone con apertura della forma di una comune fiamma di candela.

D'inverno la luce di magnesio (nastro o polvere) può prestare preziosi servigi anche di giorno come completamento della luce diurna, assai spesso deficiente. Combinando la luce del giorno colla luce del magnesio, si ottengono nel ritratto effetti bellissimi. Il grande fotografo-artista francese Puyo ha mostrato, con esempi pubblicati in riviste, quante risorse presenti la combinazione fatta col massimo criterio della luce naturale e artificiale.

Fin qui ho parlato di lavori fotografici in cui entra l'apparecchio, ma quanti altri non può farne il dilettante!

Di solito nella stagione estiva egli si contenta di eseguire i negativi che nella stagione invernale può con comodo stampare.

Oggi si è arrivati ad ottenere anche colle carte a sviluppo tinte assai varie, e non v'è affatto bisogno di ricorrere alle carte a stampa dirette che richiedono una luce abbondante. D'inverno una carta a stampa diretta può richiedere un' esposizione di un' intera giornata per dare una copia, mentre colle carte a sviluppo lo stesso risultato si ottiene in pochi secondi.

La carta al bromuro, sviluppata con un ordinario rivelatore da lastra, fornisce bellissimi toni neri. Con un' immersione in soluzione di iodio (gr. 1 di iodio, 5 di ioduro di potassio e 100 d' acqua) e successivo trattamento con solfuro di sodio (1 %), la tinta nera è trasformata in una bellissima tinta bruna.

Con una miscela di solfato di rame, citrato di sodio e prussiato rosso, si ottengono tinte rosse. Col viraggio al ferro tinte bleu, ecc. Se invece della carta al bromuro si usa un'altra carta a sviluppo (carta Pan della ditta Bayer), allora modificando semplicemente la composizione del rivelatore come è spiegato nell'istruzione, si ottiene una ricca gamma di toni: toni neri, bruni, rossi, verdi, oliva in tutte le gradazioni.

In uno studio da me fatto sulla carta Pan, ho notato che impiegando il rivelatore glicina a diverse diluizioni e modificando in corrispondenza il tempo d'esposizione, s'ottengono colla massima facilità toni belli e svariati.

Anche i diapositivi con lastre al cloruro d'argento o lastre al bromuro poco sensibili, possono essere eseguiti d'inverno.

Non v'è nulla di più bello per l' occhio di un diapositivo ben eseguito da un soggetto interessante. Contro le vetriate e le lampade costituiscono un ornamento attraente. Anche in questi è possibile, coi viraggi o modificando i bagni di sviluppo, ottenere toni variati.

E con un semplicissimo espediente consigliato testè, è possibile trasformare i diapositivi in fotografie a fondo metallizzato d'effetto assai buono. Basta stampare i diapositivi alquanto più leggieri eppoi spalmarli dalla parte della gelatina con una vernice qualunque addizionata di polvere d'alluminio. Questi positivi a fondo metallico incorniciati costituiscono una novità e altrettanto semplice quanto di effetto.

Non parlo delle proiezioni, sgraziatamente troppo trascurate in Italia e che pure costituiscono il maggior divertimento nelle lunghe serate d'inverno. Quando il dilettante avrà ricavato dai suoi negativi tutta la serie di diapositivi egli, presentandole in proiezione agli amici e conoscenti, procurerà a se stesso e agli spettatori un grande divertimento.

Anche gli apparecchi di proiezione sono divenuti oggi alla portata di tutte le borse e colle lampade a incandescenza ad alcool denaturato (che forniscono una luce ancor più intensa delle lampade a gas), è possibile avere una luce sufficiente per proiezioni anche di dimensioni abbastanza notevoli.

Che se si volesse una luce intensissima, non v'è bisogno di ricorrere alla luce ossidrica che richiede un impianto notevole e costoso, nè a lampade elettriche ad arco, che pochi possono avere a disposizione, nè ai così detti saturatori ad etere, troppo pericolosi comunque si dica.

Basta far uso della luce ossiacetilenica, ottenuta con una lampada ad acetilene in cui si fa arrivare un getto d' ossigeno che oggi può aversi colla massima facilità mediante l'ossilite. L'ossilite, che è una miscela di perossido di sodio e permanganato di potassio, svolge ossigeno per semplice trattamento con acqua.

Anche il perossido di sodio da solo svolge ossigeno per azione dell' acqua, ma lo svolgimento è ben maggiore in presenza del permanganato (corpo anche questo molto ricco d'ossigeno) perchè anche questo viene decomposto per opera dell'acqua ossigenata che il perossido di sodio produce coll'acqua.

Ecco un piccolo segreto chimico svelato, che potrà riuscire probabilmente utile non solamente a chi si occupa di proiezioni fotografiche.

Prof. RODOLFO NAMIAS.

Errata-corrige. — Nelle *Note fotografiche* del fascicolo d'ottobre fu attribuita per errore la rappresentanza degli apparecchi Wizard alla ditta Ganzini mentre è rappresentante e depositaria la ditta Arturo Ambrosio, Torino-Milano.

Per il movimento dei forestieri

Per far conoscere ed amare l'Italia.

L'on. Attilio Brunialti, vicepresidente dell'Associazione pel movimento dei forestieri, e capoconsole del Touring a Roma, ha compiuto trionfalmente nell'America settentrionale il suo giro di propaganda in favore del nostro paese.

Dopo San Francisco (costretto a rinunciare, per assoluta deficienza di tempo, a tenere conferenze a Los Angelos, Galveston e altrove), ne tenne due a New Orleans sotto il patrocinio d'un comitato misto, due a San Luigi, una a Cincinnati, e quindi altre a Washington, a Baltimora, Filadelfia, Montreal nel Canadà, Boston, Buffalo, e da ultimo a New York.

Le conferenze erano illustrate da proiezioni.

* * *

Il giornale *L'Italia* di San Francisco di California (il cui direttore-proprietario e socio del Touring, signor Giovanni Almagià, volle lasciare cortesemente a quel console del Touring, rag. Armando Pedrini, l'organizzazione della conferenza di propaganda italica in quella città) dà dell'opera dell'on. Brunialti una relazione lunga ed entusiastica, concludendo:

" Frequenti furono gli applausi, specie quando sulla bianca tela apparirono Trento e Trieste, il monumento di Garibaldi al Gianicolo e quello di Vittorio Emanuele. Applaudite pure furono le due brevi perorazioni dell'illustre professore, quella d'apertura e quella di chiusura della conferenza, improntate ai più schietti sentimenti d'italianità e di amor patrio.

" Dell'incontrastato successo della indimenticabile serata siamo doppiamente lieti, come di successo nostro. Primo, per aver incoraggiata la venuta tra noi dell'on. Brunialti, assicurandolo con lettere e telegrammi del successo che qui avrebbe ottenuto; secondo, per aver rinunciato all'onore di ogni iniziativa in favore della locale sezione del Touring Club. Nel constatare ancora una volta lo splendido successo ottenuto ieri sera dal caro ed illustre ospite, ci congratuliamo vivamente col Consolato del T. C. I. pel modo come ha saputo organizzare ogni cosa ".

ESPOSIZIONI

La settima Esposizione internaz. a Parigi dell'automobile, del ciclo e dello sport.

La partecipazione del Touring.

Il 9 dicembre s'inaugurerà a Parigi, nell'ormai celebre *Salon*, la settima esposizione internazionale dell'automobile, del ciclo e dello *sport*.

Il *Salon* turistico di quest'anno avrà due grandi attrattive, che costituiscono una vera novità: *a*) l'esposizione dei migliori *garages* e rimesse di automobili; *b*) l'esposizione delle migliori stanze d'albergo per alloggio dei turisti.

Per la prima sarà assegnato un imponente premio dall'A. C. di Francia; per la seconda il Touring francese ha deliberato di dare una grande medaglia d'oro.

Alla grande mostra prenderà parte anche (unico e primo dei sodalizi sportivi non francesi) il Touring Club Italiano.

Il nostro Touring ha avute le più gentili ed ampie facilitazioni, sia in grazia degli ottimi rapporti che lo legano alle società organizzatrici della mostra, sia in grazia della squisita cortesia del commissario generale della mostra stessa, signor Gustave Rive (membro del Consiglio d'amministrazione dell'Automobile Club de France) al quale esprimiamo anche da queste pagine la nostra più sentita riconoscenza.

A disposizione del Touring Italiano fu messo uno spazio di 96 metri quadrati, al posto d'onore, presso l'Automobile Club de France e la Chambre Syndacale (le due società organizzatrici della mostra), e del Touring Club de France e del Club Alpine Française.

Il nostro Touring esporrà le sue pubblicazioni (guide, carte, profili, annuari, *Rivista*, ecc.), i cartelli indicatori, e quanto altro può servire a dare un'esatta idea del nostro sodalizio; e speciali incaricati saranno sempre presenti per fornire ai visitatori tutte le possibili delucidazioni.

Scopo principale del Touring Italiano è stato quello di far meglio conoscere l'Italia, e far apprezzare quanto si è operato in questi ultimi anni per render più facili, comodi, celeri e sicuri i viaggi nel nostro paese, e per favorire in tal modo il concorso dei forestieri.

Il Touring Italiano ebbe speciale invito per la festa d'inaugurazione, alla quale interverrà il presidente della repubblica francese signor Loubet, accompagnato da alcuni ministri.

Seconda Esposizione internazionale d'automobili.

Torino - Gennaio 1905.

Il 21 gennaio 1905 sarà inaugurata a Torino, nel palazzo delle Belle Arti nel Parco del Valentino, la seconda Esposizione internazionale di automobili.

Questa manifestazione, che dopo il felicissimo esito di quella dell'anno scorso è ormai divenuta annuale, rappresenta il mercato più importante della moderna industria automobilistica in Italia, è l'avvenimento più notevole della stagione per quanto riguarda la vendita dei nuovi modelli.

Il Comitato ha preso tutte le disposizioni perchè all'Esposizione del 1905 sia fatta la più ampia *réclame*, assicurandole così l'intervento di tutto quel pubblico d'Italia e dell'estero fra cui i nostri industriali trovano generalmente i compratori dei loro prodotti.

Il Comitato (che ha sede a Torino, via Solferino, 28) ha già diramato il suo regolamento-programma, del quale togliamo le seguenti date importanti:

Chiusura delle iscrizioni	*31 Dicembre 1904*
Pagamento delle tasse d'iscrizioni	*31 Dicembre 1904*
Assegnazione degli *stands*	*4 Gennaio 1905*
Inizio dei lavori di collocamento ed addobbo.	*7 Gennaio 1905*
Inaugurazione dell'Esposizione	*21 Gennaio 1905*
Chiusura dell'Espcsizione	*6 Febbraio 1905*

Il Comitato è composto nel seguente modo:

Avv. Cesare Goria-Gatti, presidente; cav. Alfredo Rostain, ing. cav. Arturo Ceriana, vice presidenti; rag. cav. Nino G. Caimi, segretario generale; conte Gastone Di Mirafiori, tesoriere; avvocato cav. L. Scarfiotti, cav. G. Girard, cav. M. Ceriana-Maineri, commissione finanziaria; cav. Giovanni Agnelli, cav. G. Grosso-Campana, Giovanni Ceirano, Giovanni Gagliardi, commissione tecnica; march. A. Ferrero di Ventimiglia, conte G. Fossati-Rayneri, Mario Montù, commissione ordinativa.

Un'Esposizione internazionale d'automobili a Berlino avrà luogo dal 4 al 19 febbraio 1905. Ne ha accettata la presidenza onoraria il principe Enrico di Prussia, del Comitato d'onore fa parte anche S. E. il tenente generale senatore conte Lanza di Busca, ambasciatore d'Italia a Berlino. Presidente effettivo del Comitato è il duca Vittorio di Ratibor.

Alla Esposizione automobilistica di Lipsia il periodico *Automobil Welt* di Berlino dedica, da alcuni mesi, notevoli ed interessanti articoli.

Per farsi socio del T. C. I. bisogna mandare la propria adesione alla Sede Centrale di Milano, via Monte Napoleone, 14, accompagnata dall'importo dell'associazione vitalizia in L. 100 se in Italia, L. 125 se all'estero una volta tanto; oppure dell'associazione annua in L. 6 se in Italia e L. 8 se all'estero, oltre, per la prima volta, la tassa di buon ingresso L. 2.

Trolley-automotore.

Nel numero di settembre scorso facemmo cenno di pubblici servizî di trasporti disimpegnati con automobili, in base a notizie ricavate dal giornale *Italia Militare e Marina*, rilevando purtroppo che finora con sistemi a benzina od a vapore non si sono avuti risultati industrialmente soddisfacenti e che le linee istituite in Italia furono già quasi tutte abbandonate.

Per altro, di fronte al favorevole movimento che si è prodotto per l'adozione degli automobili per servizî pubblici — ad aiuto dei quali in Italia sono ora perfino assegnati sussidî governativi — l'industria non si è scoraggiata, e, non preoccupandosi più di mantenere il tipo di vettura automobile propriamente detta, cioè quella che porta in sè quanto è richiesto per la produzione e l'utilizzazione dell'energia motrice, si è posta a studiare sistemi che limitino sulle carrozze i meccanismi e il peso senza caldaie, serbatoi od accumulatori.

La soluzione di tal problema non poteva essere offerta che dalla energia elettrica, che già dette modo di ottenere risultati del medesimo genere nelle ferrovie; ma, tolte ai veicoli le rotaie, non si riuscì tanto presto ad alimentarli con condotture lungo il percorso, specialmente per la necessità di dover lasciare agli automobili quella libertà d'azione che si ha con gli ordinari veicoli. Trattandosi di servizî pubblici su prestabilite strade, non importa se si vincola a percorsi fissi il funzionamento delle pubbliche carrozze, ma è indispensabile non limitare loro la mobilità sul piano stradale; raggiunto questo, si può ben dire trattarsi di automobili, per quanto si abbia la conduttura elettrica stradale per la loro alimentazione.

Molti tentarono risolvere il problema in parola, perchè facile era di intuire l'importanza di una completa soluzione; e una delle buone ci sembra quella trovata dal signor Lombard-Gerin di Lione, col suo trolley-automotore, come dimostra il buon risultato che si verifica nell'esercizio della linea Gallarate-Samarate, in provincia di Milano. Ed è sintomatico il fatto che, di fronte a tanti insuccessi per pubblici servizî automobilistici, il sistema a trolley automotore corrisponde in tutto alle esigenze della trazione su strada ordinaria, emergendo ciò sulla detta linea su strada in cattivo ter reno, con buon transito e con risvolte molto sentite fino ad angolo retto, come appunto quella rappresentata sull'unita fotografia, curva che sarebbe, se non di ostacolo, di non facile percorso per altro sistema di automobili elettrici a condottura stradale.

Usciremmo dal nostro programma se ci mettessimo ad esaminare minutamente il sistema Lombard Gerin, che nella sua semplicità ha tali particolari di cui i profani di elettrotecnica difficilmente intenderebbero la portata. Ci basta dire che il trolley cammina automaticamente sempre precedendo la vettura, e così il cordone flessibile, che porta a questa l'energia, rimane sempre leggermente teso senza esercitare sforzi sui fili della linea, senza dare impiccio agli altri veicoli che possono liberamente passarvi sotto, senza che manchi mai la corrente elettrica ai motori.

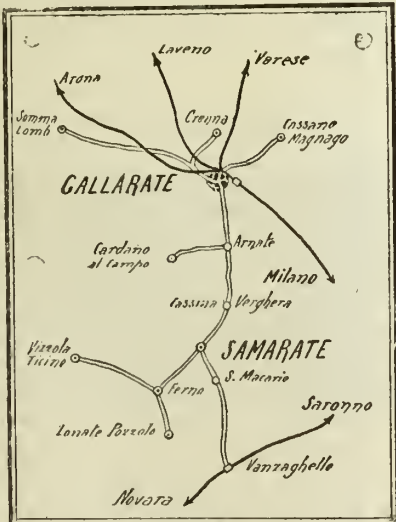
Attivazione del doppio binario fra Padova e Monselice. — Il 1° ottobre p. p. venne sul tratto Padova Monselice, della linea Venezia-Bologna, attivato il servizio sul doppio binario che viene così ad estendersi a tutto il tronco Venezia-Monselice. A tale scopo fu anche raddoppiata la galleria del Cataio, nei Colli Euganei.

La linea Iselle-Domodossola. — Il compimento della linea Iselle-Domodossola è imminente. Le opere murarie della linea, ad eccezione di qualcuna, sono terminate e costituiscono delle vere meraviglie edilizie. Resta a terminarsi la galleria elicoidale. Fra poco comincierà il collocamento dei binari a sezione normale. La linea potrebbe così andare in esercizio nel 1905. Più tardi potrà essere attivata l'intera linea attraverso il Sempione.

La tramvia in Carnia. — Con questo titolo, dalla tipografia G. B. Ciani di Tolmezzo viene pubblicato un opuscolo contenente gli "Atti relativi alla domanda di concessione del comune di Tolmezzo per una tramvia elettrica in Carnia". Tale progetto sorse perchè difficoltà insuperabili pare si oppongano alla costruzione di una ferrovia ordinaria, della quale da tanti anni si parla. La linea tramviaria (a scartamento ridotto di un metro) correrebbe quasi completamente lungo la strada nazionale carnica, ed avrebbe una lunghezza (dal Piano di Portis all'abitato di Tolmezzo) di chm. 18,878. La spesa è prevista in L. 730 000.

Gli apparecchi fumivori e le locomotive. — Il *Journal de Genève* (n. 242) rileva la diffusione degli apparecchi fumivori Sanger, che nella Svizzera sono applicati alle locomotive di parecchie linee e da qualche tempo funzionano anche sui treni diretti del Gottardo. Il fumivoro Sanger verrà adottato anche sulla nuova linea del Sempione, giacchè non è stato ancora risolto il problema di adoperare per questa arteria internazionale la trazione elettrica.

Il fumivoro, lungi dal creare una complicazione, facilita il servizio. Il suo funzionamento, esposto in poche parole, consiste nell'incanalare il fumo, il quale, come è noto, consta di particelle impalpabili di carbone e di gas non del tutto consumati, e nel farlo passare attraverso il fornello della macchina, dove la combustione delle dette particelle viene completata.

I vantaggi di questo ingegnoso apparecchio sono riconosciuti da tutti i tecnici: mentre sopprime il fumo, esso permette di realizzare una notevole economia di combustibile e una grande uniformità di pressione, sicchè, in compenso della piccola complicazione di servizio che richiede, rende più facile il cómpito di condurre una locomotiva.

LE STRADE

I nostri concorsi pro-strade.

Per quanto la circolare, diffusa a migliaia di copie, sugli intendimenti del Touring per una vera azione continua per il miglioramento delle strade, per quanto i programmi dei concorsi indetti a detto scopo, compilati dall'apposita Commissione, valgano di per se stessi a spiegarne la ragione ed il fine, non ritengo superfluo occuparmi brevemente dei concetti che hanno ispirato questi primi provvedimenti.

Per curare efficacemente un male bisogna anzitutto conoscere nel modo più preciso la causa. Tanto più diligente ed accurata sarà l'indagine diagnostica, altrettanto più agevole riuscirà il suggerire il rimedio.

Il Touring nel suo programma aveva stabilito di contribuire, sotto forma di studî, inchieste, concorsi e premî, per aiutare le amministrazioni nella risoluzione dei molti problemi diretti allo scopo di conseguire il miglioramento della viabilità. Ora, per iniziare l'attuazione di un solo programma, è necessario anzitutto conoscere questa viabilità ed indagare quali siano le ragioni delle sue condizioni attuali.

Perchè le cause che influiscono sul buono o cattivo stato delle strade sono svariatissime; in un sito è il materiale che è deficente per qualità, in altro invece il materiale è buono ma è somministrato in quantità troppo scarsa, in altro vi è deficenza di mano d'opera, in altro ancora vi è mancanza o parsimonia di personale dirigente; qui è il sistema amministrativo che funziona male, là è il sistema tecnico; frequentissimo infine è il problema finanziario non convenientemente affrontato dalle amministrazioni.

Per arrivare adunque ad aiutare le amministrazioni nella risoluzione di tutti questi problemi, è necessario poter rendersi conto di tutte queste svariate cause, ed è sommamente utile poter scendere a quei raffronti che possono convertirsi in preziosi ammaestramenti.

Conseguire però questo scopo per tutta la rete stradale dell'Italia sarebbe stata opera troppo immane, e si sarebbe corso grave rischio, per volere troppo, di ottenere pochissimo o nulla.

Ecco pertanto la ragione del concorso per una monografia stradale su una delle provincie d'Italia, ed ecco perchè la Commissione ha ritenuto finora limitarlo alle strade nazionali e provinciali che costituiscono la rete principale, pur lasciando aperto l'adito, a chi lo ritenesse necessario, di occuparsi anche delle strade comunali.

Se però il Touring come ente, aiutato anche con generoso slancio da persone che di esso sono tanta parte, si è disposto ad aprire questa gara, sarebbe pure a desiderarsi che lo scopo da cui fu dettato, e che ho cercato di spiegare, fosse nel modo il più completo raggiunto.

Anzitutto converrebbe che da tutte le provincie d'Italia almeno una monografia fosse inviata, per modo di avere completa questa raccolta, che di per se stessa costituirebbe già un prezioso risultato.

In secondo luogo poi è indispensabile che il concorrente, ben ponderando il programma di concorso, si penetrasse bene dello scopo del lavoro che si accinge a fare.

Egli deve comprendere che se da un lato l'indagine statistica e l'esposizione obbiettiva delle condizioni della rete stradale di cui vuole occuparsi, costituiranno parte importante del suo elaborato, per altro lato è l'esame analitico e critico delle condizioni della viabilità, l'enumerazione dei pregi e dei difetti e delle rispettive cause che conferiranno il maggior pregio al suo lavoro in quanto potrà servire di base all'azione futura per il miglioramento delle strade.

Con serenità ed imparzialità deve l'autore di ogni monografia esprimere nettamente e chiaramente il proprio parere, avvisando anche a quei provvedimenti più pratici ed immediati che possono essere compatibili colle speciali circostanze della regione di cui si occupa.

Se a tali requisiti per numero e qualità verrà corrisposto a quest'appello, un primo ed importante passo sarà fatto nell'attuazione del programma stradale accennatosi dal Touring, e per virtù di esso potremo vedere all'esposizione del 1906 di Milano, nella speciale mostra per le strade, alcunchè di simile a quanto si ammirava all'Esposizione del 1900 di Parigi, ove al palazzo dedicato al Genio Civile era raccolto tutto quanto di più perfezionato, in materia di manutenzione stradale, viene esplicato dai varî dipartimenti della Francia.

Poche parole ci saranno sufficenti ad illustrare il secondo concorso indetto dal Touring, quello per un manuale dei cantonieri.

La Commissione, mentre da un lato rivolgeva la sua attenzione alla parte dirigente le amministrazioni stradali, non perdeva di vista la parte più umile, la ruota inferiore ma non certo meno necessaria del rotismo che fa funzionare il meccanismo stradale: lo stradino.

Purtroppo, in molte amministrazioni le strade sono completamente abbandonate ai cantonieri col concorso tutto al più di qualche capo cantoniere. Il personale superiore, di numero troppo limitato, assorto da altre cure non percorre che assai raramente le strade, talvolta non le percorre affatto o se lo fa è per attendere ad altre cure, come collaudo o misura di materiali, riparazioni straordinarie od altro.

Da ciò si rileva la capitale importanza di avere un personale bene addestrato e conscio del lavoro che deve fare; invece questo personale è requisito così alla buona con poca o nessuna istruzione circa il cómpito che gli si affida. Ora il mantenere delle strade è lavoro che richiede il suo studio come qualunque altro, e come i buoni cantonieri possono fare le buone strade, così i cattivi ed inesperti stradini creano le strade cattive.

Un primo rimedio a questo male sarebbe quello di avere un buon manuale per gli stradini, una specie di abbecedario della manutenzione stradale che servisse a rendere edotto questo personale delle sue mansioni giornaliere; ed ecco perciò la ragione del secondo concorso.

Certamente, anche se si otterrà un buon manuale, come è sperarsi, non sarà con ciò risolta la questione del modo di creare un buon personale per le strade, ma sarà fatto anche nella soluzione di questo problema un importante passo in avanti.

Ed ora coraggio ed avanti; molti siano i volonterosi che si accingono all'arringo, le stesse amministrazioni rendendosi conto del grande vantaggio di questo lavoro collettivo spingano esse stesse i loro funzionarî a cimentarsi alla gara; il risultato di questo primo esperimento deciderà dell'azione avvenire del Touring in questo importantissimo argomento.

Il Governo e la manutenzione delle strade provinciali.

Anche non volendo troppo presumere dall'opera iniziata dal Touring pel miglioramento delle strade, è lecito ritenere che la lettera diramata a questo scopo nell'agosto scorso non sia del tutto estranea alla circolare 28 settembre del Ministro dei LL. PP. sulla manutenzione delle strade provinciali. In essa, ricordati l'importanza della viabilità provinciale e le cure ad essa rivolte dallo Stato, si avverte che se v'è ragione a compiacersi dell'opera di molte provincie che in modo lodevole curano le strade, non sono però scarsi gli esempi di manutenzione così deficente, che il transito è malagevole e malsicuro e talvolta perfino impedito. « A siffatti inconvenienti — soggiunge la circolare — occorre portare solleciti rimedi: l'indugio accrescerebbe notevolmente il danno, poichè al deperimento non riparato a tempo colle spese non gravi di manutenzione, tien dietro la rovina che conduce all'abbandono delle strade, od a forti oneri per la ricostruzione. E' pertanto supremo interesse delle amministrazioni provinciali di studiare colla massima diligenza questo problema che tocca così da vicino la vita economica nei loro territori ed avvisare ai mezzi più efficaci per poterla risolvere in breve tempo ».

La stessa circolare è rivolta contemporaneamente alle Deputazioni provinciali, ai Prefetti ed al Genio civile.

Questo appello è una riprova, se pure ce n'era bisogno, della grande opportunità dell'azione iniziata dal Touring nello stesso senso.

Le strade e l'automobilismo.

Non sarà privo di interesse per i nostri lettori il sapere che in Inghilterra è stata costituita una lega di protezione delle strade contro gli abusi degli automobilisti e coi seguenti scopi:

1º Impedire che le strade siano percorse in modo da recare danno od incomodo al pubblico;

2º Di fornire informazioni relativamente ai diritti del pubblico sulle strade e raccogliere e distribuire informazioni nei casi particolari in cui questi diritti furono lesi;

3º Investigare i casi di pericolo e danno alla vita delle persone, alle strade ed alle proprietà, od incomodo e disturbo cagionati dall'essere le strade usate in modo incompatibile coi diritti del pubblico;

4º Se vi sia opportunità, di assistere le persone danneggiate per azioni legali per risarcimenti;

5º Prendere misure per l'applicazione della legge esistente e per le opportune riforme di essa.

Bisogna ritenere che ben gravi e numerosi siano gl'inconvenienti verificatisi in Inghilterra per rendere necessaria una tale istituzione. Presso di noi, fortunatamente, finora non si è sentita tale necessità; non è però fuor di luogo il segnalare a che cosa potrebbe condurre un uso meno conveniente e lecito di quelle strade che devono servire a tutti.

Ing. MASSIMO TEDESCHI.

Un cavalcavia.

Nella *Rivista* di luglio p. p. si fa cenno di un lavoro stradale, compiuto testè a Padova sopra progetto dell'ing. Daniele Donghi.

Data l'importanza grandissima che ha quel lavoro per la nostra rete stradale, per l'ingente spesa occorsa e per la modernità della costruzione, credo riusciranno gradite queste ulteriori notizie.

Dalla parte nord di Padova e precisamente da Borgo Magno, fuori della Barriera Mazzini, partono due strade egualmente importanti: l'una che per Cittadella e Bassano conduce nel Trentino, l'altra che per Castelfranco e Montebelluna va al Bellunese.

Due strade, quindi, di grandi comunicazioni; senza contare che molta parte degli abitanti della nostra provincia affluisce in quelle per recarsi al capoluogo.

Al punto del loro inizio esiste un passaggio a livello della ferrovia R. A., e per la vicinanza della stazione e per la biforcazione in quel punto delle linee di Bologna, Verona, Bassano e Belluno quel passaggio si trova quale continuo ostacolo ad una libera e intensa circolazione.

Ecco, quindi, come si presentasse assolutamente necessaria la costruzione di un cavalcavia.

Dopo quasi tre anni di lavoro ora esso è compiuto.

Il cavalcavia (il cui costo s'aggira intorno al mezzo milione), è costituito da cinque rampe della pendenza da 2,67 a 3,76 per cento, che dànno accesso ad altrettante strade; e di un ponte-cavalcavia che attraversa la Rete adriatica.

La strada principale è lunga m. 560; e tutte le cinque strade risultanti sono larghe m. 12, con curve dolci, quasi insensibili.

Le strade posano su terrapieni sostenuti da muro o da scarpate erbose, e su di un ponte a *cemento armato.*

La parte costruttiva più importante è, certo, costituita da questo ponte, sia per il materiale adoperato (di poca diffusa applicazione, per quanto risulti eccellente) sia per l'arditezza delle sue campate (m. 16,50 ciascuna).

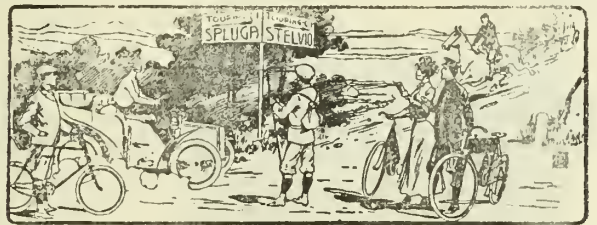
Il cavalcavia nella sua linea complessiva si mostra veramente grandioso, e questa sua grandiosità lascia sfuggire qualche povertà di bellezza decorativa, non curata dal suo autore e non voluta dagli esecutori.

Dalla quale bellezza si astrae volentieri al pensiero di saper compiuta un'opera di indiscutibile valore pratico e costruttivo.

Autore del progetto è l'ingegnere architetto Daniele Donghi di Milano, a cui va tributato il maggiore elogio.

VITTORIO SCHIESARI CIVOLANI
socio del Touring.

Padova, agosto 1904.

Una nuova strada ciclistica. — I periodici turistici tedeschi richiamano ormai l'attenzione dei ciclisti sulla nuova splendida via ciclabile (che sarà interamente pronta nella prossima primavera) attraverso le Alpi della Ladinia e del Veneto: da St. Lorenzen (Pusteria), Corvara, Pieve di Livinallongo, Caprile, Agordo, Sedico, Feltre. Raccomandiamo sin d'ora ai ciclisti italiani quella strada, che offre ottimi punti di visti, e alberghi decenti da per tutto.

CARTELLI INDICATORI

Nuove offerte.

Municipio di Monza.	Cartelli	N.	6	L.	120
„ „ Besozzo	„	„	1	„	30
„ „ Moncalieri	„	„	2	„	20
Marchese Gerino Gerini di Firenze .	„	„	1	„	20
Nob. avv. cav. Carlo Vittorelli capo console di Venezia . .	„	„	1	„	20
Municipio di S. Remo. . . .	„	„	9	„	100
On. Emanuele Maraini di Salsomaggiore	„	„	2	„	20
Dott. Orsolato Giov. di Padova.	„	„	4	„	60
Cav. march. Carlo Torrigiani di Tavarnelle (Firenze). . . .	„	„	2	„	20
Luigi Origoni di Milano . . .	„	„	2	„	30
Dott. Alberto Marchis & C. di S. Antonino di Susa. . . .	„	„	2	„	40
Deputazione provinc. di Ancona	„	„	15	„	150
Minoletti Luigi di Milano. . .	„	„	2	„	20
Offerte precedenti	„	„	980	„	13 390
	Totale Cartelli	N.	**1038**		**14 040**

Non basta vandali... ma ladri!

Mentre questa sezione, che riscuote il plauso [illegible] tutti i soci e della cui riconosciuta utilità son prova [illegible] nue offerte che andiamo pubblicando, ecco quanto c[illegible] il R. Corpo del Genio Civile di Sondrio:

" Il cartello indicatore di rallentamento col[illegible] ullo svolto pericolosissimo della regia strada nazion[illegible] ca, dopo essere stato danneggiato a colpi di fucile, fu [illegible] me alla *poutrelle!* „.

Non occorrono commenti! Ci permettiamo pe[illegible] tire le autorità della provincia di Sondrio che simili fa[illegible] voli si hanno a lamentare specialmente nella Valtellina!

Preghiamo tutti i soci a volerci dare gli ind[illegible] cui si possono utilmente mandare numeri di [illegible] stre pubblicazioni.

Novità per biciclette.

Pedale Colombo a leva variabile per bicicletta.

Nel volgere di pochi anni tutti gli organi della bicicletta si sono radicalmente modificati e perfezionati, in modo che si può dire che la moderna bicicletta è una macchina quasi perfetta: solo un organo non ha subito modificazione alcuna, cioè il pedale, e se si considera che è questo uno dei principali organi, si comprende come non pochi inventori si siano provati nel rendere più moderno e pratico l'antico tipo di pedale.

Fra i varî tipi di pedali, geniale ed abbastanza ingegnoso è quello proposto dal signor Arturo Colombo di Milano. Basandosi sul fatto che un biciclista fa il suo massimo sforzo sul pedale quando quest'ultimo nel suo moto rotatorio discende, ed invece fa uno sforzo minimo, anzi nullo, quando il pedale sale, ed applicando il noto principio di meccanica che più grande è la resistenza che si vince quanto più grande è il braccio di leva della forza applicata, il Colombo ideò il suo *pedale a leva variabile.*

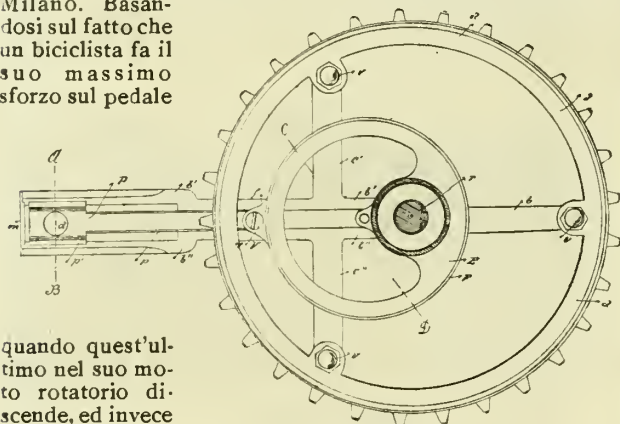



Fig. 1.

Nella fig. 1 è rappresentato il meccanismo ideato dal signor Colombo.

Nelle sue linee generali, questo nuovo meccanismo consta di un eccentrico *E* al quale è unito il pedale *P*: quando la ruota a denti *a* ruota, allora trascina nel suo moto rotatorio anche l'eccentrico *E*, in modo che il pedale *P* si avvicina o si allontana dal punto di rotazione *r*.

I particolari invece sono i seguenti:

All'asse fino *r* è unito, come al solito, per mezzo delle razze *c' c'' b*, e delle viti *v* la ruota a denti *a*: soltanto che in questo caso queste razze non sono simmetriche, ma hanno forma speciale a croce per la natura stessa del meccanismo: a questo stesso asse è calettato un eccentrico *E*, ed attorno ad esso è applicato un anello *F*, tale però che possa scorrere sulla superfice esterna dell'eccentrico: ciò è ottenuto dal sistema di sfere indicato nella fig. 2.

Fig. 2.

Ad una parte dell'anello *F* è unito, a mezzo di una vite *v*, un'asta *p* che alla sua estremità *p'* porta il pedale: questa estremità *p'* dell'asta è foggiata in modo da poter scorrere longitudinalmente appoggiandosi sulle pareti interne *b' b''* come vedesi facilmente nella fig. 3.

Il biciclista, sollecitando il pedale con una data forza, fa ruotare il pedale attorno all'asse *r*, così ruoterà anche la ruota a denti *a* (che fa agire la catena) e nello stesso tempo farà ruotare anche l'eccentrico *E* attorno allo stesso asse *r*.

L'anello *F* starà fermo, per ciò che riguarda il moto rotatorio, perchè è unito alla leva *p*, ma però assumerà un moto alterno, avvicinerà od allontanerà il suo centro geometrico dal centro di rotazione *r*. Siccome la vite *v* (e con essa il pedale *P*) è unita a questo anello, tutta la leva si avvicinerà o si allontanerà dal punto *r*: in questo moto il pedale *P* si troverà più o meno vicino al suo centro di rotazione, e siccome lo sforzo che si trasmette all'asse di rotazione dipende dalla forza applicata in *P* e dal braccio di leva, essendo quest'ultimo variabile, sarà anche variabile lo sforzo ottenuto applicando una forza costante (pressione del piede) sul pedale *P*.

Fig. 3.

Tutto il sistema è applicato alla bicicletta in modo (fig. 4) che la leva avrà una lunghezza massima quando il pedale discende, ed una lunghezza minima quando il pedale sale. Di questi eccentrici è naturale che ne vengano applicati due per ogni bicicletta, cioè uno per pedale.

Se però teoricamente questo pedale a leva mobile è perfetto, praticamente da esso non si possono ricavare tutte quelle utilità che l'inventore spera.

Il vantaggio più importante è quello che con uno sforzo minimo si può ottenere un grande effetto utile: ora ciò in pratica non si ha, perchè siccome il braccio di leva fisso di una bicicletta è subordinato alla forma ed altezza della macchina, è naturale che se si può applicare questo pedale a leva mobile, si potrà pure applicare un pedale fisso in *d* cioè all'estremità della leva ed ottenere così un effetto utile ancora maggiore, avendosi *sempre* un braccio di leva massimo: così pure l'introduzione di nuove superfici di scorrimento, delle quali una con sfere e due (vite *V* e guide *b' b''*) senza sfere, è di notevole svantaggio per la scorrevolezza della macchina.

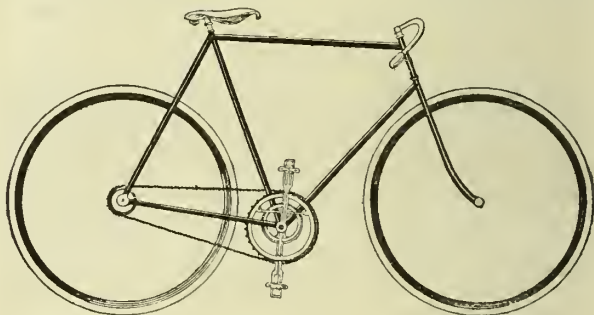



Fig. 4.

Con ciò però non intendiamo affermare la nessuna utilità della invenzione: siamo però di parere che qualora si potesse fare la leva mobile senza che le guide *b' b''* siano più lunghe della leva, ottenendo con ciò una leva più lunga di quella fissa, compatibile con la forma della macchina, si potrà con utilità applicare l'invenzione del Colombo alle biciclette: oppure anche, pur adottando la leva come ora venne ideata, ma facendo in modo che l'eccentrico possa essere regolato a volontà e tenuto fisso, si può facilmente ottenere un sistema perfetto e semplice di cambio di velocità per biciclette. Auguriamo perciò al signor Colombo che continui i suoi studî e possa così utilmente applicare in pratica i suoi geniali ritrovati.

Le avventure d'un tedesco in Italia ed il porto d'armi per i ciclisti.

Il porto d'armi in Italia è necessario anche per i ciclisti stranieri. L'*Augsburger Tagblatt*, il *Radtourist*, ed altri periodici tedeschi, narrano la mesta storia d'uno studente dell'università di Monaco, che intraprese, nella scorsa estate, una gita ciclistica sino a Napoli. Sotto Montecassino, di notte, privo di fanale, andò ad urtare contro una carrozza; fra il ciclista ed il vetturale s'accese una questione; accorsero due carabinieri; e poichè trovarono che

il ciclista tedesco era armato di rivoltella, ma privo di porto d'armi, lo condussero a Colonna, e quindi a Frascati, ove dal pretore venne condannato a 20 giorni di carcere ed alle spese del processo. Dopo dodici giorni, per l'interposizione dell'ambasciata, fu messo in libertà, e gli furono anche condonate le spese del processo. Nel mentre presentiamo al collega tedesco le nostre condoglianze, vorremmo che dalla dolorosa istoria tutti i ciclisti che viaggiano in Italia (ed auguriamo che siano numerosi, e vengano da tutte le parti del mondo) imparassero: che di notte si deve girare col fanale; che non si deve andar ad urtare contro le carrozze; che se si vuol portar seco armi, è necessario provvedersi del relativo permesso. Uomo avvisato mezzo salvato.

Ciclo-alpinismo

Traversata moto-alpina dalla valle di Zoldo a quella di Agordo per la Forcella Staulanza (m. 1773).

Avevo percorso l'anno scorso la magnifica vallata di Agordo, volevo quest'anno conoscere la valle zoldana di cui mi decantavano le bellezze; maturavo però il progetto d'un giro in motocicletta

Forno di Zoldo.

che comprendesse le due valli. Come fare, se non v'è comunicazione stradale tra l'una e l'altra valle? Studiai la carta topografica. Farò portar la macchina o... alla peggio tornerò indietro, dissi; e partii.

Alle 6,30 del 1° agosto filavo velocemente per la strada d'Allemagna verso Longarone; e, voltato a sinistra, eccomi sulla strada

Mareson in Val di Zoldo.

di Zoldo a 473 m. Qui la valle è strettissima e serra il Maè, che corre rumoroso in fondo al profondo burrone, e la strada si svolge sempre salendo. La valle qua si allarga e là si restringe bella ed orrida, nera di abeti, rallegrata dai paeselli di Soffranco, Costa), Mezzocanale e Ospitale. Di tanto in tanto, dalle cime dei monti che fiancheggiano la valle, fanno capolino i giganti dolomitici: il Civetta e il Pelmo. Dopo 18 chilometri si giunge a Forno di Zoldo (m. 870). Qui la strada... decente finisce, ma continua fino a Fusine arrogandosi tal nome! E' larga appena un paio di metri e sale vertiginosamente (lo sa la mia povera macchina; corre perfino per un tratto nel letto ciottoloso del Maè! Alle 10 ero a Fusine (m. 1178) meravigliando i buoni *fusiniani* col mostriciattolo che avevo fatto salire fin lassù e che vedevano per la prima volta.

Passa l'artiglieria di montagna!

Trovai subito due robusti montanari pel trasporto della macchina, che appesa ad una lunga stanga portata a spalle, intraprese il nuovo viaggio montanino! Alle 10,40 il convoglio si mosse per salire alla Forcella Staulanza. Traversammo campicelli di grano ancor verde, di fave e patate in fiore. Eccoci a Pianàz e poi a Mareson, due villaggi che sembran miniature in quel verde di prati e di boschi. Continuammo a salire per prati e sentieri ciottolosi. Il cielo s'era rannuvolato e incominciò a piovigginare. Sicuro! E' di prammatica la pioggia quotidiana tra questi monti. Infilai la mantellina e il gruppo procedette silenzioso: la macchina pigliava filosoficamente la pioggia.

Forcella Staulanza.

Sulla strada da Pescul a Selva Bellunese.

Alle 13,30 giungemmo alla Malga Staulanza (m. 1671) e fortunatamente in tempo, perchè incominciò subito un violento scroscio di pioggia da far ricordare Noè con tutto il suo diluvio. Fuori acqua, dentro latte; mi appigliai a questo e feci colazione. Alle 14,30 la pioggia era cessata e, dopo fatte fotografie, partimmo. Dopo un

quarto d'ora toccammo finalmente il culmine della traversata: la Forcella Staulanza (m. 1773). Ecco a destra, minaccioso sopra il nostro capo, il Pelmo; a sinistra il modesto Crot; dietro, l'imponente Civetta, e di fronte la Forcella Forada e la val Fiorentina, sulla quale avremmo dovuto discendere.

Scendemmo, e alle 5,10 toccammo la mulattiera che dalla Forcella Forada scende a Pescul. Diventando poco dopo il sentiero migliore e carreggiabile, decisi di risalire in macchina. Rimandati gli uomini, partii, alle 5,30 turbando coi novelli scoppi di essenza la val Fiorentina che non aveva prima d'allora conosciuto altri rumori che quelli del torrente e del tuono. La strada scendeva e migliorava

Alleghe ed il suo lago nella Valle del Cordevole.

sempre. Alle 5,40 giungevo a Pescul, alle 5,50 a Selva Bellunese e dopo pochi minuti, per numerosi e pericolosi *tourniquets*, scendevo in fondo alla val Fiorentina sulla sponda del torrente. Di qui fino a Caprile la valle strettissima, che lascia solamente il posto alla strada e al torrente che scorre rabbioso, è d'una bellezza incomparabile.

Alle 6 15 giunsi a Caprile. Eccomi finalmente nella vallata di Agordo; la gita è dunque riuscita.

Alle 6,35 costeggiavo il meraviglioso laghetto d'Alleghe (m. 999).

La strada, lasciato il lago, segue il Cordevole per tutta la vallata fino alla sua confluenza col Piave. Alle 7,15 attraversai Cencénighe, alle 7,40 giunsi ad Agordo per quella splendida strada (splendida come vista, non come condizione; ne sa qualche cosa la mia macchina!) che segue la svariata e bellissima valle ricca di pascoli, di boschi e di miniere.

Alla sera rientravo a Vena d'Oro con un tesoro di bellezze viste e d'impressioni e di emozioni provate.

RICCARDO PONZELLI
Socio della sezione di Roma del C. A. I.
Presidente del Club Escurs. di Jesi.

Gita ciclo-alpina del Consolato d'Alessandria.

Una squadra di sette ciclisti di Alessandria, soci del Touring, compirono una notevole gita ciclo-alpina. Partiti per Aosta e percorrendo la Valle del Gran S. Bernardo, fecero tappa a quell'Ospizio, ove furono oggetto di cortesie speciali da parte di quei Padri.

Calarono poscia a Martigny, e per la ubertosa ed ampia valle del Rodano, toccando Brigue, salirono al ghiacciaio che dà le origini all'impetuoso fiume, ghiacciaio imponente e maestoso che giace in una vasta conca fra il Furcha-pass ed il gruppo delle Alpi Bernesi. Dopo una escursione fra quegli enormi blocchi di candido ghiaccio, valicarono il Furcha-pass a 2467 metri sul livello del mare, e discesero ad Andermatt, elegante cittadina stazione climatica rinomata e centro di escursioni.

Quivi un giorno di guadagnato riposo.

All'indomani ripresero il cammino per l'Oberalp-pass a 2150 m. sul livello del mare, e seguendo quindi per circa 100 chm. il corso del Reno, che irriga la lussureggiante valle omonima seminata di ridenti paesi alpestri, toccando Disentis, Ilanz, Versam e Bonaduz giunsero a Coira, di dove per la orrida e meravigliosa Via Mala, salendo l'altro ramo del Reno, valicarono il passo dello Spluga a 2117 metri sul livello del mare, e fecero ritorno in patria passando per Chiavenna, Lecco e Milano.

La gita, organizzata e diretta dal signor Pasquale Innocenzo Torti, console del Touring, fu piena di forti ed indimenticabili emozioni. Il panorama sempre variato e grandioso dell'alta montagna, l'aria fine e salubre che conforta e rinvigorisce il fisico rendendolo atto a sopportare quasi con voluttà le più aspre fatiche, l'acqua cristallina e zampillante ad ogni passo, che offriva ristoro e lena, furono gli elementi che procurarono ai gitanti il vero godimento della vita sana e forte della montagna.

U. A. I.

Si radunarono nella sede del Touring i rappresentanti dell'Unione Automobilistica Italiana.

Erano presenti: per l'Automobile Club d'Italia (Genova) i signori ing. Cesare Gamba (presidente) e marchese Gerolamo De Mari; per l'Automobile Club Italiano (Milano) i signori marchese Camillo Di Soragna e l'avv. Cesare Agrati; per il Club Automobilisti d'Italia (Firenze) il signor marchese senatore Carlo Ginori Lisci (presidente); per il Club Automobilisti d'Italia (Torino) i signori cav. Giovanni Agnelli, avv. Cesare Goria Gatti e marchese Alfonso Ferrero di Ventimiglia; per il Touring Club Italiano (Milano) i signori comm. Federico Johnson (direttore generale), dott. Gildo Guastalla e comm. Giovanni Silvestri; per l'Unione Automobilistica Veneta (Padova) i signori conte Francesco De Lazara (presidente) e comm. Alberto Rignano.

Il marchese senatore Carlo Ginori Lisci (presidente dell'U. A. I.), che presiedeva l'adunanza, interprete dei sentimenti di tutti i presenti, commemorò il compianto presidente del Club Automobilisti d'Italia (Torino) conte Emanuele Di Bricherasio.

Si aprì quindi la discussione, lunga, animata, cortese, sull'argomento la cui trattazione era scopo dell'adunanza.

L'interessamento dimostrato dall'egregio presidente, e la concordia d'intendimenti di quanti hanno presa la parola, bastano per poter garantire che si giungerà, con voti unanimi, a conclusioni che saranno di grande utilità non solo per tutto il turismo automobilistico italiano, ma anche per quanto si riferisce ai servizi pubblici dell'automobilismo.

I rappresentanti dell'U. A. I. si radunarono nuovamente mercoledì 30 novembre, cioè mentre questo numero della *Rivista* è già in macchina; e delle deliberazioni prese daremo ampia relazione nel numero venturo.

Il cambiamento di velocità nei motocicli e il « Mozzo Enigma ».

Sul principio di conversione di due fattori *potenza e velocità* è basato il *cambiamento di velocità* che è applicato alle vetture automotrici e che si cerca di applicare anche ai motocicli. Noi sappiamo che la potenza di una macchina è riferita all'unità di tempo e la sua velocità (numero di giri al minuto primo dell'albero motore) è costante per una data resistenza da vincere.

Ne consegue che la velocità dell'albero motore diminuisce od aumenta, per ogni aumento o diminuzione nel valore della resistenza, contenuto entro certi limiti, oltre i quali la macchina non isviluppa più il lavoro necessario a vincerla e si ferma.

In queste condizioni il lavoro resistente che insiste sull'albero condotto nell'unità di tempo è maggiore del lavoro che l'albero motore è capace di cedere nello stesso tempo.

E' perciò in nostro potere *variare il numero dei giri*, durante i quali si sviluppa la potenza e fare in modo che ad una frazione di giro dell'albero condotto corrisponda una quantità di lavoro resistente a vincersi, tale che esso non superi quello svolto in un giro dell'albero motore.

Il concetto di *moltiplicazione*, che tutti i ciclisti conoscono e che rappresenta il numero dei giri o lo sviluppo della ruota motrice della bicicletta, corrispondente ad un giro delle pedivelle, è qui applicato in senso *reciproco*.

Il *mozzo Enigma* risolve appunto colla facile forma del meccanismo questa conversione della potenza in velocità a cui più sopra accennammo e rientra quindi nel campo

dei veri e propri cambiamenti di velocità. La sua applicazione non implica nel motociclo l'applicazione di un meccanismo a parte, poichè, come mozzo, rappresenta indiscutibilmente una parte integrale della ruota motrice del motociclo.

Applicabile quindi a qualunque tipo di motocicli, di qualunque potenza, non modifica in questi nulla che accenni a specialità costruttive sul telaio e sul motore.

Il *mozzo Enigma* differisce esteriormente dai soliti mozzi nel diametro e, particolarità unica, nell'avere la puleggia indipendente dalle razze della ruota posteriore e calettata direttamente al mozzo.

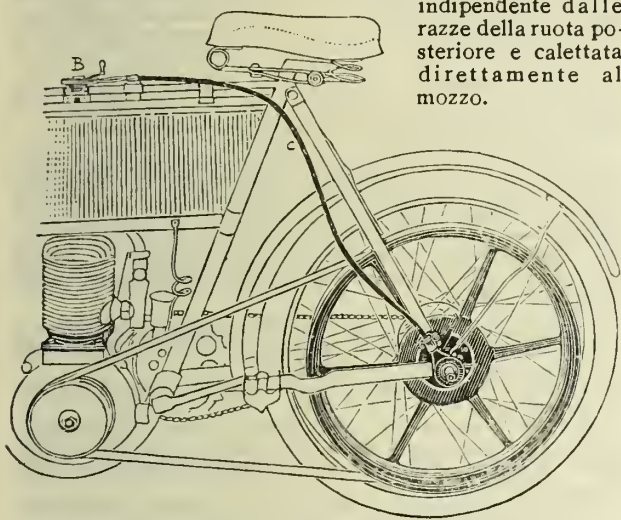



Fig. 1.

Il diametro massimo del mozzo è di circa 13 cm. e la puleggia in alluminio.

Il peso minimo quindi è raggiunto coll'adozione del metallo più leggero e dal minimo del materiale usato.

Le particolarità costruttive del *mozzo Enigma* si concretano in due *innesti a coni di frizione*, rivestiti di fibra vulcanizzata. Uno di essi trasmette direttamente il moto dalla puleggia alla ruota *con grande velocità*. Vi è quindi la presa diretta, senza alcun organo intermediario. L'altro dà la piccola velocità per mezzo di una sola coppia di ingranaggi conici di solidità a tutta prova e sempre in presa.

L'*embrayage* o il *débrayage*, per cui la macchina può essere attaccata o non al motore e far perciò avvenire la messa in marcia separatamente, vengono prodotti da un comando *B* posto sul tubo superiore del telaio o sulla manopola del manubrio mediante una funicella *C* metallica (vedi fig. 1).

La marcia per effetto dell'*embrayage* avviene senza urti nè scosse, tanto a grande che a piccola velocità.

La lubrificazione è effettuata per immersione degli organi in moto.

Il mozzo è perciò a chiusura ermetica, ed è capace di una grande quantità d'olio.

Fig. 2.

Per effetto del rapporto di velocità la cinghia ha ancora sempre una velocità lineare considerevole sì che la trasmissione del lavoro avviene senza slittamenti e senza richiedere una tensione eccessiva.

Del resto anche rispetto all'organo trasmettitore del lavoro dal motore alla ruota, il *mozzo Enigma* non modifica la semplicità che è nel carattere della trasmissione stessa. La cinghia può essere di qualsiasi tipo ed è indifferentemente adattabile.

La trasmissione a catena trova pure nel *mozzo enigma* una elegante soluzione in quanto che il concetto costruttivo che lo informa bene si adatta a questo tipo di trasmissione. La brutalità dell'urto, comune in siffatto genere di trasmissione, è assorbita dalla morbidezza dell'*embrayage* mediante i coni di frizione.

Il peso del mozzo è di circa 5 chg.

Concludiamo coll'accennare che il *mozzo Enigma* risolve il problema del cambiamento di velocità nel motociclo per la sua applicabilità a qualunque tipo di motocicli e trasmissioni (catena o cinghia) e unisce alla formola del peso minimo la buona ragione della compattezza e solidità.

Nel campo automobilistico

L'essenza di petrolio e l'alcool per uso industriale

Sappiamo che la potenza di un motore (essenza, alcool od altro combustibile volatilizzabile) è proporzionale alle calorie prodotte da un dato volume di miscela fatta coll'aria e non al potere calorifico del combustibile stesso.

Il consumo di combustibile per una data potenza è proporzionale al suo potere calorifico e sotto questo aspetto il volume d'alcool richiesto per dare lo stesso lavoro fatto da due volumi di essenza è uguale a tre.

Per competere col prezzo del lavoro dell'essenza l'alcool deve costare quindi *meno di due terzi* del costo dell'essenza. Entrambi, alcool ed essenza, collo stesso volume d'aria possono produrre la stessa somma di calorie (*potenza*) e perciò potremo pretendere che lo stesso cilindro produca in entrambi i casi lo stesso lavoro.

L'alcool evapora meno facilmente dell'essenza ed esplode anche meno facilmente, ma mantiene la sua pressione media d'esplosione piuttosto meglio.

Un automobile fatto per viaggiare con alcool può viaggiare anche con essenza, ma il fatto reciproco non è sempre vero, date certe difficoltà di carburazione.

Molti carburatori per essenza possono essere utili per l'alcool ma se si fa uso del carburatore *à barbotage* è necessario un extra-riscaldamento dalla scarica.

Allo scopo di accrescere il potere calorifico dell'alcool e contemporaneamente diminuire il costo, si cercò di *carburarlo* con benzina.

La combustione dell'alcool è meno rapida di quella dell'essenza e perciò lo scoppio è meno brutale.

Nei motori alimentati con alcool, il rapporto tra la *corsa* e il *diametro* del cilindro ed anche la *compressione* debbono essere assai più elevati che non per motori alimentati con essenza.

In piano un motore fatto per essenza e alimentato invece con alcool dà minor velocità di quella ottenibile alimentandolo con essenza.

Questo fatto si spiega considerando che, per un dato volume d'aria costante, il volume d'alcool necessario alla carburazione è più grande di quanto occorrerebbe per carburare lo stesso volume d'aria con essenza.

Il rapporto dei volumi è di $^1/_2$.

In salita invece il motore ha maggior velocità se alimentato con alcool.

Questo fatto fu spiegato da P. Guédon, considerando che la pressione media d'esplosione è meglio costantemente mantenuta dall'alcool.

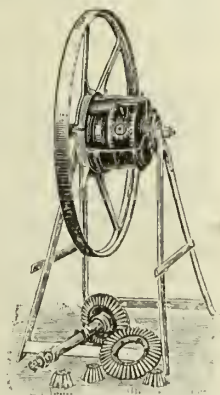
Pro e contro le valvole comandate

La valvola di scarico agisce sempre per azione meccanica in tutti i tipi di motori, dai più vecchi ai modernissimi e fu sempre una regola per il passato costrurre la valvola di immissione agente automaticamente, cioè per effetto dell'aspirazione prodotta dallo stantuffo.

La valvola agente per effetto aspirante richiede, per aprirsi, un consumo di lavoro che alcune volte non è trascurabile, specialmente se è nuova. Accade però, dopo il lungo uso, che essa non sia di pronta chiusura, vale a dire completamente chiusa allorchè incomincia la compressione.

E' evidente che così operando, una parte della carica va perduta e la pressione che la miscela ha alla fine di essa è molto minore di quella che dovrebbe avere perchè appunto è diminuita la carica. Il tipo usuale di valvola automatica non si apre istantaneamente appena lo stantuffo discende. Considerando la fase di introduzione nel ciclo del motore a quattro tempi, il vuoto prodotto dalla discesa dello stantuffo deve raggiungere il valore della tensione della molla prima che la valvola si apra.

Ne viene che allorquando il gas si dovrebbe precipitare per l'aspirazione prodottasi a riempire il vuoto, la valvola non per-

mette ancora il massimo di introduzione, mentre il motore ha già raggiunto il suo massimo effetto aspirante. Una parte dell'aspirazione va perduta a vincere la tensione della molla, sicchè la sua completa apertura non avviene in generale che quando lo stantuffo ha oltrepassato la metà della sua corsa di discesa.

Le valvole comandate essendo tali da poter dare la completa apertura durante tutta la fase di introduzione, permettono una maggior carica di miscela.

In favore delle valvole comandate, il giornale *The Motor* enumerava i seguenti difetti e pregi:

Come prima obbiezione nota che l'espansione è diminuita e perciò il rendimento termico è minore. Accresce la complessità della macchina perchè la valvola automatica non richiede la piastra di comando sull'albero secondario di mezza velocità.

I pregi stanno invece nella maggior potenza ottenibile da un motore. (La diminuzione del prezzo dell'essenza compenserà un giorno la diminuzione del rendimento termico a cui accennammo) e nel fatto che la macchina può viaggiare a basse velocità senza arrestarsi, quando è munita di valvole agenti meccanicamente.

Alcuni poi, in favore alla valvola automatica, ritengono questo fatto che, secondo noi, non dipende dalla particolarità del mezzo agente, ma bensì dalla posizione che hanno le valvole relativamente alla camera di combustione.

La valvola automatica, soggetta evidentemente ad elevata temperatura durante lo scoppio (1200°), fa sì che trovandosi in più diretta comunicazione col tubo di immissione della miscela è raffreddata per ogni aspirazione.

Tecnicamente il pregio della valvola meccanica è quello di dare buon rendimento nei motori a lunga corsa e di non essere soggetta ad *inerzia* come l'automatica.

Servizi automobilistici in Italia

La prima linea postale automobilistica in Sardegna. — Il Ministero dei Lavori Pubblici, visto il nuovo regolamento per i sussidi alle linee postali automobilistiche, ha approvato il progetto (al quale abbiamo altre volte accennato, parlando del viaggio automobilistico del comm. Federico Johnson in Sardegna) del consigliere provinciale di Tempio Claudio Demartis per una linea automobilistica Palau-Tempio-Sassari, accordando un sussidio di L. 13000.

Questa linea è destinata a congiungere rapidamente la Maddalena, per la via di terra, a Tempio ed a Sassari.

Il Ministro delle Poste alla sua volta raddoppierà l'attuale sovvenzione che ora accorda alle messaggerie postali di quella zona.

Il Demartis spera di costituire tra breve la linea destinata a dare maggior incremento commerciale a ben 18 comuni.

Servizio automobilistico nella Carnia. — Nella Carnia (ove il primo automobile venne introdotto nella scorsa estate dal cav. Lino De Marchi di Tolmezzo) è sotto il progetto di un servizio automobilistico pubblico; ed allo scopo di ottenere la necessaria sovvenzione, i signori ing. Ferdinando Pandini e Marco Renier, coll'appoggio del municipio di Villa Santina, presentarono al Ministro dei Lavori Pubblici un progetto per un servizio automobilistico dalla stazione della Carnia per Villa Santina ad Ampezzo (chm. 32) e Comeglians (chm. 34).

Servizio automobilistico nella regione del Capo di Leuca. — L'amministrazione comunale di Tricase si è resa concessionaria del servizio automobilistico nella regione del capo di Leuca. Le linee da percorrersi con gli automobili sono due: Maglie-Castrignano del Capo e viceversa, con fermate nei comuni di Scorrano, Nociglia, Montesano, Specchia, Lucugnano, Tricase, Triyate, Capranica, Tiggiano, Montesardo, Gagliano, Salignano, Castrignano. L'altra linea è: Gallipoli Tricase e viceversa con fermata nei comuni di: Alezio Parabita, Matino, Casarano, Taviano, Racale, Ugento, Taurisano, Acquarica del Capo, Presicce, Alessano, Tiggiano, Capranica-Tricase. Detti percorsi verranno eseguiti due volte al giorno con vetture automobili a vapore. Ciascuna vettura avrà non meno di 16 posti, oltre lo spazio per il servizio postale, di pacchi e piccoli colli. La velocità non potrà essere inferiore ai 20 chm. all'ora e il prezzo dei biglietti sarà di 8 centesimi a chm. per la prima classe e di 5 per la seconda. All'impresa è fatto obbligo di eseguire il trasporto dei pacchi agricoli e dei piccoli colli sino a 50 chg. mercè la tariffa stabilita dalle società ferroviarie per simili trasporti. Per la esecuzione di tale servizio la impresa percepirà 25000 lire annue con pagamenti a rate bimestrali posticipate. Si ritiene che i primi di ottobre l'esercizio possa essere aperto al pubblico.

Gli automobili nel Gargano. — Le prove fatte dalla Società italiana pei servizi pubblici con treni automobili, con sede in Napoli, delle sue carrozze sulle strade del Gargano, hanno dato buoni risultati.

L'automobile in provincia di Girgenti. — La Deputazione provinciale, nell'ultima sua adunanza, considerando che colla legge 30 giugno 1904 furono stanziate nel bilancio dello Stato quattrocentomila lire per sussidi a quegli enti che intendono impiantare l'esercizio di automobili lungo i tratti di strada dove non siano ferrovie o tramvie, e ritenuto che la linea ferroviaria Porto Empedocle-Castelvetrano non presenta probabilità di prossima attuazione, ha deliberato di far voti al Governo perchè conceda un sussidio all'oggetto di fare in quella linea l'impianto del servizio automobilistico, ed ha disposto che si proceda frattanto agli studi opportuni.

Orvieto-Orbetello. — Il giorno 16 ottobre 1904 s'inaugurò la linea Orvieto-Pitigliano-Orbetello (chm. 118) con automobili a benzina per cura della Società per trasporti con automobili.

Nell'Isola d'Elba trova grande favore un progetto (compilato e lanciato dall'avv. Gualando Gualandi sindaco di Marciana Marina) per un servizio pubblico, a mezzo automobili per trasporto viaggiatori, posta, bagagli e merci fra Rio Marina-Rio Elba-Portolongone-Portoferraio-Marciana Marina, con automobili a vapore sistema Purrey e servizio a cavalli celere con tre vetture trasformabili in elettriche per Cavo-Capoliveri-Marina di Campo e Marciana Castello.

Automobili pubblici in Terra di Lavoro. — A Caserta si è costituita, per esercitare un servizio pubblico d'automobili nella provincia, una società in accomandita.

La ragione sociale della ditta è: Trasporti con automobili V. Memma e C.

Le vetture avranno la capacità di 20 persone, oltre lo *chauffeur* ed il conduttore, e invece dei cerchioni di gomma li avranno di ferro, per poter percorrere le strade comunque mantenute, anche se coperte di ghiaia.

Le corse quotidiane saranno dodici per Caserta-Santa Maria Capua Vetere; e gli orari saranno in coincidenza coi treni che partono da Caserta e Santa Maria e con l'orario delle tramvie provinciali della linea di Aversa. Per tutti gli altri paesi vi saranno quattro corse al giorno.

La prima linea automobilistica internazionale. — A Domodossola il 15 settembre è stata inaugurata la prima linea automobilistica internazionale fra Locarno e Gravellona. Questa linea italo-svizzera unisce la ferrovia del Sempione a quella del Gottardo.

VARIETÀ

Automobili agricoli. — In Inghilterra si continua a studiare l'applicazione di automobili agli aratri e alle macchine da raccolta. A Biggleswade fu provato il motore *Ivel* che già aveva riportato un'alta onorificenza alla esposizione della "Royal Lancashire Agric. Society" a Southport. Fu applicato a una coppia di mietitrici legatrici "Albion" collegate con uno speciale apparecchio, le quali mietevano su una larghezza di oltre tre metri.

La messe era orzo fitto. Il risultato del lavoro su terreno piano fu molto buono; neppure alle voltate rimasero culmi da tagliare. Lo stesso motore fu applicato anche ad aratri a Spilsby nel Lincolnshire, con soddisfazione dei numerosi spettatori. La macchina pesa circa 14 quintali, sviluppa 18 cavalli ed è a petrolio. Può essere usata anche come locomobile per trebbiatrice, ecc., e costa L. 7500.

Un altro automotore è quello *Scott*, molto solido, del peso di circa 13 quintali e del prezzo di L. 5000 circa. Secondo le ricerche della "Highland Society" fatte in uno stesso campo a biada, entrambe le macchine hanno dato buoni risultati. La *Ivel* tagliò acri 2.8 (circa ettari 2.4) in ore 1.54' consumando litri 4.95 di petrolio per acre. L'altra lavorò più lentamente, ma più regolarmente.

Provate le due macchine con polivomeri, il giury le compensò entrambe colla medaglia d'oro della "Highland Agricultural Society" non come riconoscimento di perfezione dei motori, bensì come attestazione di sostanziale progresso verso il perfezionamento necessario pei motori rurali.

L'aratura automobile. — Il direttore delle ferrovie egiziane, Boghos Pascià Nubar, pensò di costruire una macchina aratrice del tutto nuova, proponendosi, sui principî posti dal Dehérain, di arare la terra polverizzandola.

Boghos Pascià afferma che con mezza giornata di lavoro della sua macchina si ottengono risultati superiori di molto a sedici giornate di aratura eseguita con i metodi consueti. In seguito alle prove fatte, l'inventore riconobbe l'opportunità di introdurre nella sua macchina importanti modificazioni, e soprattutto di renderla meno pesante e di più facile manovra. Così egli disegnò il piano di una nuova macchina, che recentemente è stata costruita nelle officine Darblay a Corbeil.

Questa nuova macchina consta di un grande telaio, munito di quattro ruote: quelle posteriori sono direttrici, quelle anteriori motrici. La forza necessaria a far avanzare il carro e a mettere in moto il meccanismo per l'aratura è fornita da una macchina a vapore da 30 a 40 cavalli.

Questa nuova macchina è stata sperimentata in Egitto davanti a una commissione di tecnici e a un numeroso pubblico, e i risultati con essa ottenuti sono stati superiori di molto a quelli del primo modello elaborato dallo stesso inventore.

La macchina si muove su di un terreno di media durezza con una velocità variante da 20 a 30 centimetri al secondo; le sue lame penetrano nel terreno fino a una profondità di 30 centimetri, polverizzando sul passaggio del carro una striscia della larghezza di metri 2,90. Calcolando su di una velocità media di 25 centimetri al secondo, si potrebbe arare con questa macchina una superficie di 2000 metri quadrati all'ora, pure tenendo conto delle fermate e del tempo che si perde nel far girare la macchina quando arriva alla estremità del campo; il che equivale a una aratura di due ettari per una giornata di lavoro di dieci ore.

L'automobilismo nell'esercito. — In seguito ad una relazione presentata dal tenente generale Valles, comandante del decimo corpo d'armata, il quale, parlando del servizio che hanno reso gli automobili durante il periodo delle manovre del suo corpo, ne fa i più grandi elogi, il ministro Pedotti ha in animo di nominare una Commissione perchè studi se non sia il caso di dare all'automobilismo un'importanza militare che finora non ha mai avuto. Egli pensa ch'esso potrebbe benissimo giovare al collegamento fra le truppe della difesa costiera e quelle dell'interno, senza calcolare la sua indiscussa utilità pel servizio d'informazioni.

Ora questi servizi sono fatti dalla cavalleria e dai ciclisti e sono anche fatti bene, ma forse sarebbero fatti ottimamente se affidati a solidi automobili, non soggetti a facili guasti. La cavalleria potrebbe riservarsi in quei luoghi dove non ci sono strade carrozzabili e dove il servizio di collegamento fra corpo e corpo deve farsi attraverso campi e boschi.

Da parte sua, il generale Valles dichiara che non tralascerà più di servirsi degli automobili durante le manovre, avendo potuto accertarsi della loro grande utilità.

L'automobilismo in Francia. — La Francia è il paese dove l'automobilismo e più sviluppato. Nel 1903 gli automobili salirono a 20 000, inegualmente distribuiti nei vari dipartimenti. Quello che più ne conta è la Senna, che ha 4500 automobili.

Questo sviluppo dell'automobilismo fa già sentire i suoi effetti sul numero dei cavalli. Un prospetto recentemente pubblicato, mentre dà per Parigi nel 1903 la cifra di 91 000 cavalli, per il 1904 ne dà una di 90 000.

Le fabbriche di automobili sono numerose. La maggior parte si trova a Parigi e nelle sue vicinanze. Esse bastano alla richiesta interna; l'importazione dall'estero è scarsa. Durante gli ultimi sette mesi è, invece, cresciuta di molto la esportazione, per un valore di 43 milioni di franchi.

La ripercussione dell'industria degli automobili su quella della carrozzeria non sembra che debba essere notevole. I fabbricanti di carrozze, senza abbandonare la costruzione delle carrozze, si dànno anche ora a quella della parte superiore dell'automobile, lasciando alle fabbriche d'automobili quella del carro e della macchina.

Treni automobili. — A Berlino si fecero le prove dei treni automobili, invenzione del colonnello francese Renard. Assistevano molte autorità militari e i ministri dell'interno e di agricoltura. Il treno si compone di un automobile ordinario a benzina, spirito o elettrico, con carri ordinari pel trasporto delle persone.

I carri e le vetture sono connessi all'automobile per mezzo di una trasmissione che trasporta l'azione del motore sull'asse posteriore di ciascuna vettura formando un tutto unico e in certo senso un treno automobile.

L'automobile di testa fornisce così la forza motrice. Il sistema si dimostrò perfettamente unito e nel tempo stesso snodato, muovendosi il treno sulle strade ordinarie come un treno a rotaie. La velocità raggiunta fu di venticinque chilometri all'ora scarico e di quindici con carico completo.

Risultò l'inopportunità di far treni troppo lunghi, perdendosi molta forza nella trasmissione dell'energia motrice.

I competenti giudicarono il sistema utile non solo in guerra, ma anche nel trasporto delle merci e dei viaggiatori.

I ministri fecero una breve escursione sul treno per convinsersi della sua praticità.

L'automobile nella Cina. — L'*Allgemeine Automobil Zeitung* pubblica la notizia che l'imperatore della Cina ha commesso ad una fabbrica tedesca sedici carrozze automobili ad uso della sua corte.

Dei sedici carrozzoni (che resteranno probabilmente oggetti da museo, visto che nel celeste impero mancano le strade), tre sono destinati per l'imperatore, l'imperatrice e per l'imperatrice madre. Nell'interno della vettura può prendere posto una sola persona e la sedia sulla quale siede è girevole per vedere liberamente all'esterno e da ogni parte attraverso i vetri. Tutta la parte interna è tappezzata in velluto e in damasco giallo con decorazioni, mentre al di fuori sono i simboli dell'impero.

Chi inventò l'automobile a benzina? — È noto che l'invenzione del primo automobile a benzina è attribuita dall'Austria a Marcus, dall'America a Selden, dalla Francia a Lenoir. Ora nel n. 44 dell'*Automobil Welt* di Berlino leggiamo un articolo con cui si prova che Siegfried Marcus fece i suoi primi esperimenti coll'automobile a benzina sino dal 1875 (cioè quattro anni prima del Selden) a Vienna, e si prova pure che il Marcus non era nato a Vienna, ma in Amburgo, circa il 1845.

Automobilismo e revolverate. — S. M. Butler, segretario del Club Automobilistico Americano, ha detto in un'intervista, che spesso i contadini, e perfino i funzionari della legge, arrestano o prendono a fucilate gli automobilisti, senza sufficiente motivo, e che perciò gli automobilisti di New York d'ora innanzi andranno armati di fucile, e ai colpi risponderanno con colpi: egli non crede che i soci del Club, durante le loro gite, violino in alcun modo le leggi sulla velocità delle vetture automobili. Il *Record* di Filadelfia asserisce, che in vicinanza delle grandi città molti vagabondi fanno ottimi affari spacciandosi per guardie campestri, fermando gli automobilisti ed esigendone su due piedi fortissime multe, incoraggiati a ciò dalle approvazioni della popolazione rurale.

Moltissimi giornali, tuttavia, dànno ragione alle popolazioni campestri contro gli automobilisti prepotenti e sventati che, correndo pazzamente sulle pubbliche strade, mettono a continuo repentaglio la vita dei viandanti. In quanto alla minaccia degli automobilisti di far uso delle armi contro coloro che vogliano arrestarne la corsa, il *Times* di New York la chiama semplicemente « peggio che stupida „. Lo stesso giornale aggiunge: " Appositi funzionari vennero nominati dalle autorità locali per fermare le vetture automobili lanciate a corsa vertiginosa e per arrestare i colpevoli responsabili; ora, essi si sono persuasi che l'unico mezzo per rendere le strade sicure ai pedoni e ai cavalli è quello di allettare gli *chauffeurs* disobbedienti all'ordine di fermarsi come lady fuggiaschi, e di sparare loro addosso „. E assicura che, ciò facendo, essi avranno sempre per loro la simpatia del pubblico.

L'*Inter Ocean* di Chicago cerca di calmare i bollenti spiriti di ambo le parti, consigliando al Club Automobilistico di espellere quei soci che, correndo precipitosamente per le pubbliche strade, violassero le norme stabilite dalle leggi, e consigliando, inoltre, alle guardie e al pubblico di mostrarsi ragionevoli, rinunciando a far uso delle armi contro gli *chauffeurs*.

San Cristoforo protettore. — Gli automobilisti in Francia hanno proclamato San Cristoforo loro protettore e, in suo onore e come talismano, fecero un'artistica medaglia. Sul fondo, in rilievo, la figura di San Cristoforo che cammina sulle onde portando sulle spalle un piccolo Gesù; attorno alla medaglia un cerchio d'oro con quest' altra iscrizione: *Guarda San Cristoforo e poi parti sicuro.*

Una giusta osservazione.

Pubblichiamo, approvando completamente, la seguente letterina:

" Appassionato motociclista, mi preoccupa tutto ciò che può ostacolare l'estendersi di questa nuova esplicazione turistica.

" Per ciò prego cotesta Direzione a volere, nel modo che riterrà più opportuno, ricordare nella *Rivista, quanto danno facciano alla causa motoristica coloro che circolano in città colla macchina senza silencer o con l'apparecchio aperto.*

" Il rumore immenso, molesto per animali ed uomini anche non nervosi, fa maledire la motocicletta e chi la mena „.

Avv. FELICE PIZZAGALLI
socio vitalizio

Targa obbligatoria per gli automobili.

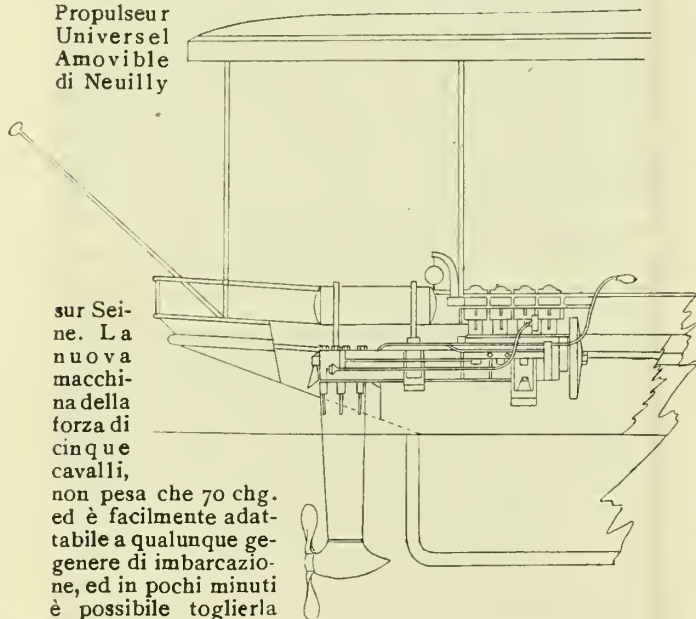
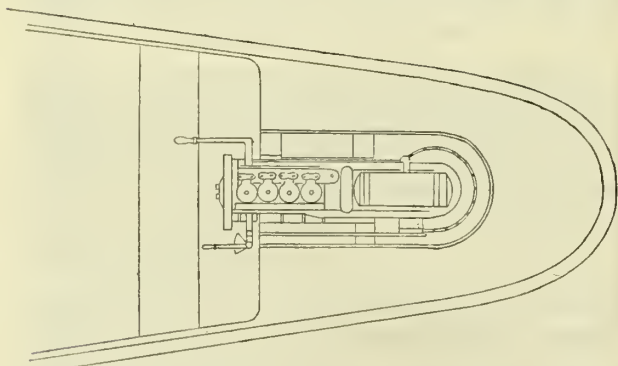
Il T. C. I. s'incarica di approntare pei propri soci automobilisti la targa di cui ogni automobile dev'essere munito in conformità al decreto 5 marzo 1903. Indicare al T. C. I. il nome della provincia in cui fu rilasciata la licenza e il numero della licenza stessa.

Prezzo L. 4 franca di porto in Italia.

Gli automobilisti, le cui vetture sieno sfornite della targa, si espongono ad ammende variabili da L. 100 a L. 600.

Il propulsore *amovibile.*

A cura della Fabbrica di Concimi di Pordenone e della Società delle Fornaci di Pasiano, vennero fatte delle interessanti prove di navigazione con motori ad alcool ed a benzina sui fiumi Moncello e Meduna, noti per il rapidissimo e tortuoso corso.

Si trattava di esperimentare un propulsore *amovibile*, fornito dalla Ditta G. B. Rion di Trieste, e fabbricato dalla Société du Propulseur Universel Amovible di Neuilly sur Seine. La nuova macchina della forza di cinque cavalli, non pesa che 70 chg. ed è facilmente adattabile a qualunque gegenere di imbarcazione, ed in pochi minuti è possibile toglierla da una barca per installarla su un'altra. Ha inoltre l'elice dirigibile e risparmia così il solito timone.

La nuova macchina è, come facilmente si comprende, destinata a prestar ottimo servizio sui corsi d'acqua molto veloci, ove devesi ricorrere al lento sistema dell'attiraglio.

All'esperimento presenziavano i sindaci dei comuni rivieraschi, il dott. Meiners per la Fabbrica Concimi, ed il signor Castori per le Fornaci di Pasiano. Data la rapidità della corrente, la tortuosità e le tante insidie del canale, tutti i barcaiuoli presenti erano concordi nell'affermare che l'esperimento avrebbe dato esito negativo.

Fu enorme la loro sorpresa quando poterono constatare che il propulsore di cinque cavalli agevolmente spingeva contro corrente e manovrava con grande facilità un barcone carico di 200 quintali di laterizi.

Con lo stesso propulsore adattato ad una barcaccia piatta da pesca, carica di quindici persone, si filò splendidamente contro corrente anche là dove il fiume non è normalmente navigabile, nemmeno coll'attiraglio, sia per le rapide, che per le pericolose svolte. Nel senso della corrente, la velocità divenne straordinaria, meravigliosa, 16 a 20 chm. l'ora, e solo per la facilità e prontezza di manovra era possibile di spingere la macchina a tutta forza, cosa che non sarebbe stato prudente (dato il tortuoso corso) col solito timoue di lento effetto.

La notizia certo interesserà quanti vogliono riposarsi dal polveroso svago dell'automobilismo stradale per procurarsi dell'automobilismo acquatico!

La macchina è già entrata nel campo pratico a Trieste, Fiume, Pola, essa è a due cilindri, adattabile facilmente ad alcool o a benzina, e leggerissima, perchè provvista di carcassa in alluminio.

Industrialmente (dato il costo della benzina in Italia), non è possibile applicare con utile il nuovo sistema di trazione, ma si sono già avviate pratiche per ottenere che il governo bonifichi alle imprese di navigazione fluviale una parte del dazio sulla benzina.

***

Una gita di canotti automobili. — Il *Journal* ha organizzato un giro della Francia in canotto automobile. I concorrenti partono da Dunkerque per giungere a Nizza, Dieppe, Havre, Cherbourg, Brest, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, e poi per la Garonna a Tolosa, Cette, Marsiglia, e infine Nizza e Monaco.

La traversata dell'Atlantico in battello automobile. — Il *Daily Telegraph* dice che Edge conta di avere terminato per marzo il suo battello automobile col quale concorrerà al premio di cinquantamila franchi offerto da Charley per un battello automobile che attraversi l'Atlantico. Questo battello ha 65 piedi di lunghezza e la forza di 300 cavalli, con un motore a petrolio. Potrà portare sei passeggieri e due marinai. Il suo deposito conterrebbe il necessario per 10 giorni.

Il trittico nella Svizzera.

La Direzione del Touring Club Svizzero ci partecipa che, mediante il suo interessamento, la Direzione delle Dogane Svizzere ha stabilito che i possessori del trittico possono passare il confine della Confederazione quante volte essi credono, durante la validità del trittico, e fermi questi obblighi:

1. Chi esce per la prima volta dal territorio della Confederazione, deve dichiarare se intende servirsi della predetta autorizzazione.

2. Chi, dopo essere uscito una o più volte, non potesse più rientrare, deve dar di ciò avviso (entro i sei mesi stabiliti) all'ultimo ufficio doganale da cui è passato. In mancanza di ciò, il Club a cui l'automobilista è inscritto sarà tenuto al pagamento dei diritti doganali.

Tutti gli scritti inviati alla *Rivista* sono letti attentamente. Se adattati all'indole del periodico, vengono pubblicati, in tutto o in parte, per quanto lo consentono il tempo e lo spazio; in caso contrario vengono distrutti; ma **i manoscritti non si restituiscono mai.**

GIUDICATI TURISTICI

Competenza del Prefetto secondo l'art. 12 della legge 22 luglio 1897.

A proposito d'un parere del Consiglio di Stato, Sezione Finanze, un ottimo articolo venne scritto dal socio dott. Giorgio Rossi di Vicenza sul *Manuale degli amministratori comunali e provinciali delle Opere Pie* (pag. 269 corrente anno).

Ne riportiamo i punti salienti, grati al dott. Rossi dell'omaggio fattoci e del suo interessamento alle questioni turistiche.

Era in discussione la competenza del Prefetto a decidere sulle contravvenzioni all'art. 11 della legge sui velocipedi in dipendenza del successivo art. 12 (vedi *Annuario 1903*, vol. II, pag. 15).

Contro la pacifica interpretazione di questi articoli, in relazione agli art. 29 e 30 del regolamento, la prefettura di Udine (il cui provvedimento diede occasione al parere del Consiglio di Stato) aveva sostenuto essere la competenza del Prefetto limitata al caso in cui il contravventore, riconoscendo la sussistenza della contravvenzione, si rimette all'Autorità amministrativa esclusivamente per quanto riflette l'applicazione della pena incorsa; aveva negato al Prefetto la competenza di giudicare in merito della contravvenzione; aveva insomma limitato l'intervento del Prefetto ai soli casi in cui il contravventore non avesse avuto mezzo di pagare la multa immediatamente, non potendo l'Intendenza di finanza tenere sospeso l'ulteriore corso degli atti (vedi più diffusamente sullo stesso *Manuale* suaccennato, pag. 126-127, corrente anno). Al Prefetto adunque non spetterebbe che confermare la contravvenzione, e per tutto vantaggio del contravventore una proroga al pagamento.

Molto giustamente il Ministero delle finanze aveva dichiarato che, secondo il testo e lo spirito dei sopradetti articoli, il Prefetto assume in simili casi la qualità di arbitro della vertenza e, come tale, giudica in merito della contravvenzione, ed applica la multa o dichiara nulla la contravvenzione ove egli sia indotto a ritenerla insussistente.

Invece la massima del Prefetto d'Udine sembrò venir accolta dal Ministero di grazia e giustizia, perciò solo che non parve vero che in questo unico caso il Prefetto potesse sentenziare in materia di responsabilità penale, sostituendosi all'autorità giudiziaria. E così passava sopra all'espressa dizione dell'art. 12 della legge!

L'avvocatura erariale ammetteva che il Prefetto, nell'applicare la pena, potesse tener conto delle circostanze attenuanti.

Il Consiglio di Stato, forse nell'intento di conciliare le opposte dottrine adottava una soluzione media, che aumenta gli inconvenienti, e che al dott. Rossi — e non a torto — appare poco rispondente alle esigenze della logica nell'interpretazione delle leggi.

Eccola quale è riportata a pag. 128 del citato *Manuale:*

Il Consiglio di Stato, Sezione finanze, è di parere:

« Che il Prefetto, al quale il contravventore si rimette per la decisione amministrativa, *debba pronunciarsi anche in merito* della medesima. Che qualora il Prefetto si convinca non esser luogo all'applicazione della multa per inesistenza della contravvenzione, l'azione penale può riprendere il suo corso davanti l'autorità competente. Che fuori di questo caso la decisione del Prefetto ha carattere definitivo ed è esecutoria ».

E quindi il ricorso al Prefetto vorrebbe dire o condanna senza rimedi nè ricorsi all'autorità giudiziaria, o assoluzione con ulteriore processo dinanzi a questa! In altre parole il Prefetto, *decidendo in merito*, sarebbe competente per condannare e non per assolvere!!

Notisi che a una simile conclusione il Consiglio di Stato arrivava partendo da alcuni considerandi che avrebbero dovuto condurre invece alla logica e giusta opinione del Ministero delle finanze soprariportata. Dice infatti:

« Considerato che vano è il discutere sui sommi principî delle leggi..., dove è chiaro il letterale significato di esse... L'art. 12 dice che il Prefetto è chiamato a decidere... Non vi è decisione se non vi è controversia, e la legge avrebbe detto che le multe vengono *sanzionate* dal Prefetto od avrebbe adoperato altra parola se avesse voluto sottrargli ogni facoltà di decisione sull'ammontare delle multe che la legge e la volontà del contravventore lo chiamano ad applicare... Anche il regolamento ribadisce il concetto e la parola della legge, e aggiunge che l'Intendenza trasmette (vedi articolo 30) il verbale al Prefetto o all'Autorità giudiziaria; ma non distingue non limita la potestà del Prefetto...

« Il legislatore davanti ad un mezzo rapido di locomozione ha voluto evidentemente che rapida fosse la procedura...

« Se il contravventore alla via giudiziaria più costosa, più tortuosa, più lunga, preferisce la rimessione al Prefetto, egli è che l'affida ad un giudice... non senza speranza di venir, se del caso, assolto. *Altrimenti nessuno più si rimetterebbe al Prefetto e verrebbe meno lo scopo del legislatore di sfollare le aule delle Preture dai minuti litigi e di dare al contravventore una soluzione pronta.* Nè vale il dire che il Prefetto difetta di mezzi istruttori perchè ha da un lato il verbale dell'agente, dall'altro il ricorso del contravventore e a sua disposizione la forza pubblica per le opportune verifiche di fatto, di guisa da poter sempre decidere *ex informata* coscienza..., ecc., ecc.... »

E dopo tutti questi bei considerandi, la motivazione terminava (*atrum desinit in piscem!*) nel parere surriferito. Non si capisce davvero come! Non si è voluto riconoscere nella sua piena estensione *la speciale competenza* attribuita al Prefetto dalla chiara dizione della legge, art. 12, quando dessa venga sollecitata e integrata dalla volontà del contravventore ricorrente. Eppure è cosa così evidente! Tanto evidente che era ormai una interpretazione generale e pacifica, e giustamente adottata dal Ministero delle finanze. — Non resta che augurarci che un tale parere rimanga lettera morta.

Chiudo colle parole del dott. Rossi alle quali sottoscriviamo pienamente:

« Crediamo quindi che l'unica soluzione possibile sia quella che deriva dalla interpretazione letterale della legge, e più che indagarne il significato sia il caso di cercare la formula giuridica che ne giustifichi il contenuto.

« L'art. 12 dice esplicitamente che nel caso di ricorso in via amministrativa è competente a decidere il Prefetto. L'indagare il carattere di questa decisione, se si attenga cioè alla sola parte amministrativa del fatto o se involga anche la responsabilità penale del contravventore, è questione che deve essere risolta prescindendo dalla rigida formula assoluta che tende a separare in modo completo le due competenze amministrativa e giudiziaria, in materia in cui la legge ha voluto, per ragioni di convenienza, derogare dal principio fondamentale della divisione dei due poteri, creando per casi eccezionali un istituto che ne contempera le attribuzioni ed è quasi il tratto d'unione fra l'una e l'altra podestà.

« Quello che si verifica nel campo civile-amministrativo mercè le giurisdizioni speciali, trova nel campo amministrativo penale la sua applicazione in questa specie di giudizi, in cui l'elemento contravvenzionale e l'elemento amministrativo si fondono per dar luogo a una decisione sui *generis*, la quale concilii le esigenze fiscali interessanti l'Amministrazione colle esigenze penali interessanti la Società, appunto perchè in questa specie di contravvenzioni l'interesse della Società è esclusivamente dipendente dall'interesse del fisco.

« Onde riteniamo pienamente accettabile la formula adottata dal Ministero delle finanze, che il Prefetto decida in materia assumendo la qualità di arbitro, per giudicare in merito alla contravvenzione e condannare o assolvere secondo le risultanze del giudizio. Quello che con criteri troppo rigidamente formali può parere confusione di poteri, non è che un'applicazione della legge generale di evoluzione degli istituti giuridici, per cui tutti si concatenano mediante punti comuni di contatto, risultando l'armonia complessiva del sistema dalla continuità delle funzioni a ciascun organo attribuite dalla legge ».

P. S. — Il sovrariportato parere del Consiglio di Stato ha dato luogo ad un altro commento in senso pure sfavorevole, ma volgente a conclusioni diverse dalle nostre (vedi *Giurisprudenza Italiana*, col. 183, parte III, volume LVI).

Il signor Domenico Rende, con sottili ragionamenti, vorrebbe sostenere che il Prefetto, al quale il contravventore si sia rivolto contestando la propria contravvenzione, non possa entrare nel merito e decidere, *perchè non trattasi di una vera domanda d'oblazione,* e debba senz'altro inviare gli atti all'autorità giudiziaria. Egli, in sostanza, nega al Prefetto la competenza di decidere in merito della contravvenzione, sia per condannare che per assolvere.

Non si può disconoscere che almeno il signor Rende è logico; ma essendo egli, a nostro avviso, partito da erronee premesse, è arrivato ad una conclusione pure erronea.

Il ciclista contravventore che si rimette al Prefetto, a norma dell'art. 12 della legge 22 luglio 1897, non fa niente affatto un'oblazione; ma provoca da lui una vera e propria decisione, approfittando di un mezzo speciale che la legge gli ha accordato con quella disposizione affatto speciale.

Oblazione vera e propria è invece quella che il ciclista fa all'Intendente di finanza dichiarandosi pronto a pagare a norma dell'art. 30 del regolamento 16 dicembre 1897.

Se così non fosse, la funzione del Prefetto si risolverebbe in un inutile perditempo; perchè egli potrebbe applicare l'ammenda solo se il contravventore non contesta la contravvenzione, e in ciò, *trattandosi di penalità fissa*, egli non farebbe che quanto può fare l'Intendente di finanza, con risparmio di tempo.

Maggior sciupìo di tempo poi avverrebbe se il Prefetto, dopo aver esaminato gli atti, in vista della contestazione, dovesse rinviare tutto al giudizio del Pretore. In ambedue i casi dunque la rimessione al Prefetto causerebbe inutilmente maggiori spese e maggior perdita di tempo; mentre lo scopo dell'art. 12 della legge è di offrire al ciclista un mezzo più pronto e più a buon mercato di far decidere della propria contravvenzione. Il signor Rende ha torto di non voler ciò riconoscere e di confondere l'art. 12 colle disposizioni in materia dazlaria ed altre da lui rammentate. In quelle disposizioni si tratta di oblazione vera e propria, e l'autorità amministrativa non ha che da applicare la multa nei limiti del massimo e del minimo, mentre il contravventore non fa alcuna contestazione sulla propria contravvenzione e si dichiara pronto a pagare a discrezione, nè più nè meno di quello che fa il ciclista coll'Intendente di finanza a termini dell'art. 30 Regolamento. Ma l'art. 12 della legge conferisce al Prefetto una speciale competenza di decidere della contravvenzione, competenza che è provocata e integrata dalla volontà del contravventore; cosicchè giustamente il Prefetto è rassomigliato ad un arbitro costituito tale dalla volontà della legge e dalla volontà del contravventore.

Questo è il chiaro significato dell'art. 12; tanto più chiaro se lo si raffronta cogli articoli precedenti, e tanto più chiaro ancora se si tien conto che in leggi speciali, come ammette lo stesso signor Rende, la tecnicità del linguaggio giuridico non è sempre rigorosamente rispettata. Questo *in jure condito*. — *In jure condendo* non sarei alieno dall'accettare, col signor Rende, che venisse tolto all'autorità amministrativa anche la facoltà di pronunziare sulle oblazioni; e che venisse introdotto l'istituto della ingiunzione giudiziale, con due temperamenti però:

I — Che innanzi l'ingiunzione, il Pretore dovesse prendere una sommaria cognizione dal fatto ed a lui fosse permesso di presentare una memoria.

II. — Che al provvedimento dell'ingiunzione fosse lecito fare opposizione provocando un regolare giudizio.

Questo, s'intende, per i casi di contravvenzioni contestate e non di oblazioni vere e proprie per le quali sarebbe forse un'inutilità.

Concludendo, così come sono i nostri istituti giuridici e la legge sul velocipedi, non ho che a confermare pienamente le osservazioni magistralmente svolte dal dott Rossi. Se si avesse da cambiare, sarebbe da accogliersi la proposta del sig. Rende, la quale però, per aver buon risultato, avrebbe fors'anco bisogno di un lieve aumento di numero dei Magistrati penali.

In ogni caso è inaccettabile e incompatibile il parere del Consiglio di Stato sovraesposto e che noi vorremmo considerare, per il rispetto e per la stima che abbiamo di quell'alto consesso, come un semplice *lapsus calami*.

Velocipedi - Speciali ordinanze - Circolazione.

Togliamo dal *Municipio Italiano* di Roma quest'altro parere del Consiglio di Stato, che non ci sembra equanime nè giusto:

« Siccome l'art 5 del regolamento 16 aprile 1897 sulla circolazione dei velocipedi non prescrive alcuna forma particolare di approvazione, si deve ritenere come regolarmente applicato quell'articolo se la ordinanza in materia emessa dall'autorità locale allora in funzione (e cioè il Regio Commissario) fu vistata dal Prefetto e pubblicata con questo visto.

« Nemmeno si può rilevare una violazione di quell' articolo nella sua essenza per il fatto di essersi proibita la circolazione dei velocipedi là dove era permessa quella di altri veicoli, mentre che il divieto dei velocipedi in certe strade o piazze è particolarmente consentito dal detto articolo 5 con l'approvazione del Prefetto, sentito l'Intendenza di finanza (parere Consiglio di Stato Sez., Int., adott. 11 marzo 1904, Comune di Cosenza) ».

Prima di tutto, per l'art. 296 della legge comunale e provinciale del 4 maggio 1898, il Commissario Regio esercita le funzioni del sindaco e della Giunta, salvo i provvedimenti d'urgenza; e siccome, per l'art. 126, sui Regolamenti di polizia locale delibera il Consiglio comunale, così non basterebbe la semplice ordinanza del R. Commissario. Inoltre l'articolo 5 del Regolamento (vedi pag. 16 dell'*Annuario 1903* vol. II) vuole che il divieto sia approvato dal Prefetto, sentito l'Intendente di finanza Trattandosi di una limitazione al pieno diritto di circolazione stabilito dall'art. 1 del Regolamento, è troppo logico che tale approvazione sia motivata o quanto meno sia chiaramente espressa in forma di decisione, non già con un semplice *visto*, il quale viceversa lasci supporre che la questione non sia nemmeno stata. . vista (l). La nostra op nione è anche confortata dalla stessa lettera della legge, poichè il sopradetto art. 5 del Regolamento, al penultimo capoverso, dice: « Contro la decisione del Prefetto è ammesso ricorso entro 30 giorni al Ministero dell' Interno ».

Ora qui si parla di decisione, e il ricorso dovrebbe esser fatto contro tale decisione e argomentando contro di essa; nè si comprende giuridicamente il ricorso contro un *visto*. In tal caso il Regolamento avrebbe per lo meno usata un'altra dizione, per esempio questa: « E' ammesso ricorso contro la deliberazione municipale approvata dal Prefetto, ecc. »; allora soltanto si sarebbe forse potuto intendere che l'approvazione potesse consistere in un semplice visto; ma non così nel caso nostro. Non parlo poi d'altra difficoltà procedurale-gerarchica (direi) che nascerebbe qualora si dovesse ricorrere da una deliberazione municipale addirittura al Ministero dell' Interno. Eppure a ciò ci ridurrebbe il semplice *visto* del Prefetto.

Nè occorre aggiungere che il *visto* in genere significa approvazione delle formalità di un atto, non già approvazione della sostanza di esso.

CERTIFICATO DI DENUNZIA SENZA SPESA NE' DEPOSITO.

Dall'art 6 della legge 22 luglio 1897 e dall'ulteriore silenzio della legge, si deduce che il certificato di denunzia deve essere rilasciato dal sindaco senza spese e senza deposito. Il pretendere un deposito è cosa affatto illegale. Chi d' altronde e con quale facoltà potrebbe ricevere quel deposito? Codesta vessatoria cautela non fu mai stabilita dalla legge e ben a ragione!

POSTO IN FERROVIA.

Signor Goi. Non è solo consuetudine, ma disposizione di legge che il posto in ferrovia, contrassegnato da un oggetto, venga rispettato (art. 38 dell'allegato D alla legge 27 aprile 1885 n. 3048). E così un ciclista che, dopo aver contrassegnato il proprio posto, va ad osservare che la bicicletta venga spedita in ordine, ritornando, ha diritto di rioccuparlo.

Avv. GARBATI.

P. Jousset, *L'Italie Illustree*; Paris, Larousse, 1904.

Abbiamo il piacere di ricevere questo veramente splendido volume, di cui il nostro paese deve essere riconoscente al signor Jousset, il quale non si limita (come troppi altri libri stranieri sull'Italia) a parlare dei nostri quadri e statue, e della nostra storia antica, ma anche si occupa del nostro presente, del popolo nostro, e delle bellezze e risorse naturali ed industriali del nostro paese, tanto da dare dell'Italia un'idea non unilaterale, ma completa.

L'autore parla da prima dell'Italia costiera, e quindi della pianura padana, della penisola, delle isole; e non manca mai, durante il viaggio, di accennare all'agricoltura, industria, commercio, esercito, marina, amministrazione, feste popolari, monumenti, belle arti, ricordi storici, ed a tutte le forme d'attività, dando maggior rilievo, a seconda de le diverse località, all'uno od all'altro di codesti svariati concetti; e così a Genova si soffermerà più specialmente sul commercio marittimo, alla Spezia sulla marina da guerra, al confine terrestre sull' esercito, a Milano sull' industria, nella pianura padana sull'agricoltura, a Firenze, a Venezia sulle belle arti, a Roma sulle antiche glorie.

Quanto la parola, per dare un'idea dell'Italia parla in questo volume l'immagine; ed ogni pagina è adorna infatti di una, due, tre bellissime riproduzioni zincografiche, che ci mettono sott'occhio paesaggi, costumi, città, ponti, castelli, chiese, giardini, porti, monumenti, vie, cimiteri, navi, grotte, torri, palazzi, rarità archeologiche, gallerie, archi, personaggi illustri, ardue cime, ghiacciai, rustiche capanne, cascate, laghi, quadri; pochi di questi (e giustamente) per lasciare invece il posto a numerosi costumi, originali, e non riproduzioni mille volte vedute. Tali vignette sono ben 784; e ad esse fanno degno complemento 14 carte e piante a colori, 9 carte in nero, e 12 tavole fuori testo.

Così il signor Jousset, coll'armonica fusione di testo, vignette e carte, dà al lettore un'idea chiara ed esatta dell' Italia odierna, dell'Italia vivente, in tutte le sue manifestazioni.

Gaetano Battaglia, *Guida descrittiva della Sicilia*; Palermo, G. Pedone Lauriel, 1904 (pag. 300; L. 4).

Se c'è regione in Italia che abbia bisogno d'una guida buona, precisa, esauriente, che si occupi non solo delle città della costa, ma anche dell'interno, tale regione è la Sicilia, sulla quale abbiamo tanti libri tedeschi, francesi, inglesi, e così pochi d'italiani. Questa guida del Battaglia, se non colma la lacuna, è già un buon passo, e può servire di base per un lavoro più completo. La guida è fornita d'una carta della Sicilia e di varie cartine e piante di città, e sarà certo un buon compagno di viaggio per chi visita l' isola meravigliosa. Merita plauso ed incoraggiamento ed appoggio anche l'editore, che continua, con intelligente coraggio, la pubblicazione di libri illustranti la Sicilia.

Ezio Colombo, *La Repubblica Argentina*; Milano, Ulrico Hoepli, 1905 (pag. 330; L. 3,50).

In questo manuale (adorno d'una tavola e d'una carta) l'autore ci presenta l'Argentina (unita all'Italia da tanti vincoli di lingua, di affetti, d'interessi) nelle sue attuali condizioni geografiche, statistiche ed economiche, che, riunendo i dati dispersi in molte pubblicazioni apparse in questi ultimi anni, e delle quali (per chi volesse fare studî profondi in argomento) viene dato l'elenco.

Réne Champly, *Manuel de Pratique Mécanique à l'usage des chauffeurs d'automobile mecaniciens et amateurs*; Paris, H. Desforges, 1904 (pag. 326, Fr. 3,50).

Questo nuovo lavoro dell'ing. Champly interessa particolarmente i profani i quali sono portati dalla passione per l'automobile a iniziarsi ai segreti del guidatore; ma tuttavia anche gli operai possono trovarvi non pochi ragguagli tecnici utili.

A. Berthier, *Les piles seches et leurs applications*; Paris, H. Desforges, 1905 (Fr. 1,50).

Quel volumetto riempie una vera lacuna oggi che le applicazioni delle pile secche si moltiplicano specie col mezzo della locomozione automobilistica.

Esso contiene indicazioni sulla immobilizzazione del liquido delle pile secche, sui varî sistemi di costruzione di esse, dispositivi speciali, ecc., e termina coll'applicazione alle piccole lampade portatili, all'accensione dei motori, a esplosione, ecc., e riesce molto interessante per quanti si dedicano alle svariate applicazioni dell'elettricità.

Emilio Marenco, *Una scuola pratica per meccanici conduttori di automobili (chaffeurs) in Torino*; Torino, Roux e Viarengo, 1904.

In questo opuscolino l'ing. Marenco parla della necessità d'una scuola per gli *chauffeurs*, delle ragioni che militano perchè a sede di essa sia scelta Torino, e della norme che dovrebbero reggerla.

K. Baedeker, *L'Italie des Alpes a Naples*; Leipzig, Karl Baedeher, 1905 (pag. 448; marchi 8).

La casa Baedeker pubblica, colla solita diligenza, la *decima* edizione di quest'ottima guida, destinata a chi vuole intraprendere un rapido viaggio in Italia sino a Napoli. La guida è ricca di carte e piante.

Riviste.

— Il numero di ottobre della ***Rivista Mensile del Club Alpino Italiano*** pubblica una lunga e ben fatta relazione del signor Giovanni Martice sul XXXII convegno tenutosi a Cavalese dai soci della Società degli Alpinisti Tridentini.

— Abbiamo ricevuto l'ultimo numero del periodico ***L'Appennino Centrale***, bollettino bimestrale del Club Escursionisti di Jesi, che è entrato in questi giorni nel terzo anno della sua operosa ed utile esistenza.

— L'ultimo numero delle ***Mitteilungen des Oesterreichischen Touring Club*** (Vienna) porta una lunga e simpatica relazione del

signor R. Kirr sul convegno-congresso del Touring Club Italiano a Brescia.

— Il periodico ***Liburnia***, rivista bimestrale del Club Alpino Fiumano, pubblica il memoriale mandato da quel Club al Consiglio scolastico per spingerlo a curare maggiormente l'educazione fisica nelle scuole, sostituendo i giuochi ginnastici alla ginnastica da sala.

— Il periodico ***Union***, organo della *Radfahrer-Vereinigung* della Russia, con sede a Pietroburgo, ha un cenno su quanto si va operando in Italia per organizzare i volontari ciclisti.

— Nei suoi due ultimi numeri il ***Bollettino dell'Alpinista***, rivista della Società degli Alpinisti Tridentini, pubblica fra altro i documenti della vertenza che quel sodalizio ha col *Deutscher und Oesterreichischer Alpenverein*, che vuol costruire, al passo di Tuckett, nel gruppo di Brenta, un rifugio a venticinque metri dal rifugio trentino!

— Il numero di novembre del periodico ***In Alto***, cronaca bimestrale della Società Alpina Friulana, porta fra altro una lunga relazione del XXIII convegno della predetta Società in Ampezzo di Carnia.

— Il numero 40 della ***Illustrazione Bresciana*** è dedicato in buona parte agli importanti avvenimenti automobilistici svoltisi nella scorsa estate a Brescia.

Comunicati e notizie del Touring

Deliberazioni del Consiglio.

Nella sua seduta del 28 ottobre il Consiglio (come già abbiamo annunciato) rinviò alla ventura primavera i festeggiamenti per il decennio del Touring, fermo restando l'invio delle medaglie ai soei.

Nella stessa seduta il Consiglio prendeva con dispiacere atto delle dimissioni del cav. rag. Enea Pressi il quale, per le altre sue molte occupazioni, si trovò obbligato ad insistere sulle dimissioni già da qualche tempo presentate.

Per il decimo anniversario.

Ringraziamo tutte le società consorelle, i consolati, i soci, che hanno cortesemente telegrafato o scritto alla Direzione Generale per la ricorrenza del decimo anniversario della fondazione del Touring.

Medaglia commemorativa.

Mentre parte la *Rivista*, cominciano anche a partire le medaglie offerte dal nostro direttore generale comm. Federico Johnson a tutti i soci regolarmente iscritti al Touring l'8 novembre 1094, decimo anniversario della fondazione del nostro sodalizio.

Questi soci, come si sa, sono al presente oltre 42000, mentre le medaglie sono 50000, essen o, quelle che sopravvanzano, destinate a coloro che si faranno soci sino a raggiungere il numero di 50000.

Sarà bene adunque che chi vuol farsi socio, o procurare nuovi soci, si affretti, perchè quel numero sarà di certo raggiunto presto.

***

Per un errore d'impaginazione nel numero scorso il ritratto del signor Capo Console di Teramo fu scambiato con quello del signor Capo Console di Terni. Mettiamo le cose a posto ripubblicando i due ritratti col loro giusto nome:

TERAMO
C.te A. Acquaviva d'Aragona, C. C.

TERNI
Ettore Bajocco, C. C.

Sorteggio dei doni ai soci benemeriti per propaganda.

Il giorno venerdì 4 novembre, nella Sede del Touring. presenti della Direzione i sigg. comm. Federico Johnson direttore generale, A. Zaffaroni vicesegretario nonchè i sigg. dott. Gildo Guastalla del Consiglio Direttivo, professor Ottone Brentari direttore della *Rivista* del Touring ed alcuni dei gentili donatori o loro rappresentanti. si procedette al sorteggio dei doni pervenuti al Touring Club Italiano e destinati a norma del programma pubblicato nella *Rivista*, ai soci che dal 1° novembre 1903 al 31 ottobre 1904 hanno presentato al Touring almeno dieci nuovi soci.

Concorrevano al sorteggio 114 soci con 168 schede corrispondenti alle decine di soci presentate.

Il sorteggio diede i seguenti risultati, osservando che nel seguente elenco alla indicazione di ogni singolo premio corrisponde il nome e residenza del socio vincitore.

Viaggio a Parigi
Antilli Alessandro . . . . Modena

Freno Bowden
Innocenzo Massimino . . . . Milano
Bona Osvaldo . . . . Caselle Torinese
Riva Pietro . . . . Firenze
Bona Osvaldo . . . . Caselle Torinese
Valaperta M. . . . . Braila
Falchi Menotti . . . . S. Paulo
Vassilich Marco . . . . Fiume
Tonolli Enrico . . . . Rapallo
Riccardo Romeo . . . . Sassari
Finzi Aldo . . . . Pavia
Squintani G. C. . . . . Arezzo
Posthofi Fritz . . . . Marganai

Freno Carloni
A. Mosso Mario . . . . S. Roque
Traverso Giuseppe . . . . Savona
Sgarzi Giovanni . . . . Rovigo
Gorla Oreste . . . . Milano
Trocini Ugo . . . . Cosenza
Gremmo Antonio . . . . Biella
Rossi Medigliani Gino . . . . Firenze
Chiroli Enrico . . . . Torino
Pedrini Armando . . . . S. Francisco di Califor.
Coppini Fausto . . . . Prato

Apparecchio Fotografico tascabile Nixe
Puricelli Oreste . . . . Gallarate

Macchina Fotografica Pocket-poco
Franchi Ernesto . . . . Pistoia

Macchina Fotografica Premo Film Camera Box
Pedrini Armando . . . . S. Francisco di Califor.

Serie dei Prodotti Fotografici A. G. F. A.
Miorin Giacomo . . . . Cagliari
Marzorati Claudio G. . . . . Milano
Lantelme Giovanni . . . . Milano
A. Mosso Mario . . . . S. Roque
Muzzioli Armando . . . . Siena
Musto Eugenio . . . . Chiavari
Alloatti Ernestina . . . . Milano
Bona Osvaldo . . . . Caselle Torinese
Bariera Francesco . . . . Cervia
Villani Riccardo . . . . Parma

1 Dozzina Lastre Fotografiche 6 1/2 × 9
Bargoni Carlo . . . . Soresia
Zanconi Giulio . . . . Novara
Riva Faustino . . . . Milano
Posthiff Fritz . . . . Marganai
Pea Giuseppe . . . . Orzinuovi
Mutti Amerigo . . . . Fiorenzuola

1 Dozzina lastre fotografiche 9 × 12
Cabella Sebastiano . . . . Trigolo
Vidal Cuneo . . . . Milano
Casotti Luigi . . . . Cagliari
Marzorati C. G. Claudio . . . . Milano
Santarlasci Francesco . . . . Chiaravalle
Rodriguez Aurelio . . . . Iglesias
1 Dozzina lastre fotografiche 13 × 13
Pedrini Armando . . . . S. Francisco di Califor.
Capponi Pietro . . . . Roma
Gallizioli Gaetano . . . . Bergamo
Rocca Giuseppe . . . . Chiari
Fojadelli Luigi . . . . Sala Monferrato
Cabella Sebastiano . . . . Trigolo
Un Gruppo di Guide Brentari
Massangioli Carlo . . . . Chieti
Un porta rivista artistico in cuoio del signor Zasandrea di Bassano.
De Puppi conte Guglielmo . . . . . . Udine

Annuario 1905.

Continua alacremente il lavoro per la compilazione dell'*Annuario 1905*.

Esso avrà notevoli aggiunte in confronto dell'*Annuario 1904*.

Si stanno inviando le circolari per richiedere correzioni, aggiunte, informazioni.

Tutti coloro che riceveranno la circolare favoriscano di rispondere **presto e diligentemente!**

L'*Annuario* è, più che qualsiasi altra pubblicazione del Touring, un *lavoro collettivo*; e tanto più esso potrà avvicinarsi alla perfezione quanto maggiore sarà la diligenza dei numerosi collaboratori.

Alcuni non rispondono, e poi si lamentano degli errori che essi, colla loro risposta, avrebbero (con vantaggio dei loro paesi e del Touring), potuto facilmente evitare!

Come si possono conoscere, dalla redazione dell'*Annuario*, tante piccole particolarità locali e mutabili, se coloro che stanno sul luogo, interrogati, non rispondono?

Dunque, tutti sieno cortesi di rispondere presto e bene; e l'*Annuario* risponderà sempre di più alle giuste pretese dei soci.

Un'ultima piccola raccomandazione: *accentate tutti i nomi di luogo.*

Annuario dell'Automobilismo.

Siamo lieti di constatare ancora una volta la lieta accoglienza incontrata dal nostro *Annuario dell'Automobilismo*; accoglienza provata sia dalle continue richieste che ci pervengono per aver copie di quel volume (L. 2,50 per i soci del Touring, L. 5 per i non soci), sia dai numerosi e tutti favorevoli giudizi della stampa.

Fra questi notiamo il più recente, quello del periodico *Le Dion Bouton* di Parigi.

Guida dell'Abruzzo.

Comincerà a giorni la spedizione ai soci della *Guida dell'Abruzzo*, compilata dal caposezione strade L. V. Bertarelli.

Ogni giorno si spedirà il maggior numero possibile di copie, in modo da poter far giungere a tutti i soci il volume entro qualche settimana.

Della nuova guida, che ci conduce in una regione tanto interessante quanto poco conosciuta, diremo nel numero venturo.

Guide ferroviarie.

A giorni il R. Istituto Geografico Militare ci fornirà le cartine per le Guide ferroviarie:

Milano-Genova
Genova-Spezia
Genova-Ventimiglia } II gruppo

Verona-Venezia
Venezia-Bologna
Bologna-Firenze } III gruppo

e perciò entro dicembre tali guidine saranno pronte.

Restano ancora disponibili copie delle guide:

Milano-Torino
Milano-Bologna
Milano-Verona } I gruppo

Ogni guidina costa cent. 50. I soci del Touring possono avere un intero gruppo inviando alla Direzione L. 1.

Concorso per una monografia stradale.

La Commissione per il miglioramento delle strade, istituita presso il Touring Club Italiano apre un concorso per una monografia stradale.

I concorrenti dovranno presentare la monografia delle strade di una provincia, a propria scelta. Tale monografia dovrà imparzialmente enunciare i meriti e i difetti dell'organizzazione di cui si occupa, avvertendo che non si tratta di istituire confronti di superiorità tra l'una e l'altra provincia, ma di dedurre, dall'esempio di quelle in condizioni favorevoli, i criterî per migliorare le condizioni stradali in quelle altre provincie dove, o per difetto di buona materia prima, o per deficente o non razionale struttura stradale, o per qualsiasi altro motivo, la viabilità si presenta in condizioni meno buone.

Il Touring Club Italiano mette a disposizione della Giurìa:

a) un premio . da L. 1000 con diploma d'onore
b) due premî . » » 400 » » »
c) cinque premî » » 200 » » »
d) cinque medaglie d'oro e un numero indeterminato di medaglie d'argento.

Concorreranno ai premî e alle distinzioni, tutte le monografie inedite originali che perverranno alla sede del Touring Club Italiano entro il giorno 31 luglio 1905.

Chi desidera maggiori particolari su questo concorso, si diriga alla « Commissione pel miglioramento delle strade » paesso il Touring Club Italiano, via Monte Napoleone, 14, Milano.

Concorso

per la compilazione di un manuale pratico ad uso degli stradini.

Allo scopo di fornire agli operai addetti al mantenimento delle strade una raccolta ordinata delle norme da seguirsi per ridurre e mantenere in buono stato le strade in ghiaia o pietrisco (macadam), il Touring Club Italiano apre un concorso per la compilazione di un *Manuale pratico del cantoniere stradale*, destinandovi i seguenti premi:

Un premio da . . . . L. 600 —
» » » . . . . » 400 —
Tre premî » . . . . » 200 —

oltre un numero indeterminato di medaglie d'argento che verrà indicato dalla Commissione giudicatrice dei lavori presentati al concorso.

Il concorso è libero a chiunque creda di poter portare un utile contributo alla soluzione del problema della viabilità in Italia.

Il manuale dovrà essere scritto in forma facile e piana, evitando quanto è possibile i vocaboli tecnici meno usati, coll'obbiettivo di essere bene intesi dai modesti lettori ai quali è destinato.

Il manuale dovrà esporre in capitoli ben distinti, prima le regole per ridurre buona una strada mal costrutta e deperita, poi le regole per mantenere una strada buona in buono stato.

Il concorso si chiude il 31 maggio 1905.

Chi desidera avere maggiori indicazioni, si rivolga alla « Commissione pel miglioramento delle strade „ presso il Touring Club Italiano, via Monte Napoleone, 14. (Veggasi pure a pag. 424 di questo numero l'articolo dell'ing. Tedeschi).

Sommario ed indice.

Da molti soci ci viene espresso il desiderio di veder ristabilito il *Sommario* in ogni numero della Rivista, e di veder riassunte in un *Indice* le singole annate.

Col numero di gennaio ristabiliremo il *Sommario*, e penseremo anche al modo di accontentare presto e bene il secondo di questi desiderî.

Annuari e Guide.

I soci che disponessero delle prime edizioni dell'*Annuario*, (anteriori al 1900) e della prima edizione della Guida di Grandi comunicazioni, faranno sempre ottima cosa mandandole all'amministrazione per completare le collezioni.

Il prezzo della Guida della Toscana.

Errata-corrige.

Nel numero di novembre della *Rivista* è incorso un errore tipografico che rettifichiamo:

A pag. 368, dove è detto che il prezzo della *Guida della Toscana* pei non soci è di L. 4,25 e pei soci L. 2,25 leggasi: pei non soci L. 5,50 e pei soci L. 2,75

CONSOLATO

VENTUNESIMO ELENCO CONSOLARE

per il biennio 1903-1904

in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio

Acquasanta . . . . . . Panichi Filippo.
Acquaviva . . . . . . Sciarra dott. Nicola.
Bassano Veneto . . . . Vanzo Alessandro.
Bettola di Piacenza. . . Monti dott. Pio.
Bigarello. . . . . . . Pavesi Luigi.
Buja . . . . Zanetti Guido.
Busseto . . . . Levi Giuseppe.
Canale. . . . . Varusio geom. Roberto.
Comunanza . . . . . . Pascali Ermanno.
Corinaldo . . . . . . Toderi dott. Pio.
Ferrara . . . . Monglni ing. Giovanni.
Force . . . . Grassi conte avv. Augusto.
Macerata. . . . . . . Perogio avv. Vincenzo.
Montefusco . . . . . . Testa rag. Carlo.
Monteprandone . . . . Sari Alessandro.
Morano sul Po . . . . Vanni dott. Francesco.
Orsenigo. . . . . . . Maroni Ilbe.
Ostia di Borgotaro . . . Gandolfi Domenico.
Pedaso . . . . Marconi Ferruccio.
Pieve di Sori . . . . . Consigliere avv. Paolo.
S. Benedetto Po . . . . Lodi Aleardo.
S. Arcangelo di Romagna. Sancisi Pietro.
Sassuolo . . . . Matteotti dott. Giuseppe.
Seregno . . . . Silva rag. Alessandro.
Sessa Aurunca. . . . . Rozzera avv. Antonio.
Uggiate . . . . Somaini dott. Giannantonio.

ESTERO.

Asunción (Paraguay) . . Golletti José L.
Valparaiso . . . . . . Girardi Giacinto.

VENTIDUESIMO ELENCO.

Acquasparta . . . . . Santini Giovanni.
Alassio . . . . Binetti Carlo.
Bitonto . . . . Alberini rag. Enrico.
Borgosesia . . . . . . Villa rag. Ernesto.
Bovino . . . . Paglia cav. rag. Calisto.
Broni . . . . Vecchi Guglielmo M.
Calcio. . . . . Bonetti rag. Pietro.
Caramanico. . . . . . De Dominicis dott. Luigi.
Castel di Sangro. . . . Corrado avv. Ferdinando.
Cerignola . . . . . . Samele Sabino.
Collepardo . . . . . . Tolomei Luigi.
Fragneto. . . . . . . Montalto Massimo duca di Fragneto.
Guardia Sanframondi . . Piccirilli avv. Domenico.
Lucera . . . . Schiavone Raffaele.
Minervino Murge . . . Stefanelli Giovanni.
Mirabello Monferrato . . Nervi avv. Giuseppe.
Pianello . . . . De Felici march. Luigi.
Pisa . . . . Volterrani rag. Gastone.
Ponte di Nossa . . . . Nobile Giorgio Luigi.
Porto Longone . . . . Pistoi Vincenzo.
Praduro e Sasso . . . . Bartolini cav. Giovanni.
S. Giorgio di Montagna . Accardi Luigi.
S. Lorenzo Maggiore . . Pingue Carlo.
S. Nicandro . . . . . . Di Lalla geom. Michele.
Sassuolo . . . . Baggi Francesco.
Terranuova Bracciolini . Frittelli dott. Gino.
Tregnago . . . . Valle avv. Carlo.
Vitulano . . . . Rivellini march. Antonio.
Verucchio . . . . . . Fabbri Francesco.
Volta Mantovana. . . . Ferrari dott. Egidio.

ESTERO.

Predazzo. . . . . . . Brigadoj Ferruccio.
Romeno . . . . Lanzerotti dott. Emanuele.
Rovereto. . . . . . . Cofler Filippo.
Vicentini Zeffirino.
Smirne . . . . Magnani dott. Camillo.
Vigo di Fassa. . . . . Trappmann G. B.

CONSULENTI LEGALI

NOMINE A CONSULENTI

pel biennio 1903-1904

in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Livorno . . Anselmi avv. cav. uff. Agostino, via Vittorio Emanuele, 48.
Roma . . . Delfino avv. Camillo.
Roma . . . Magrone avv. Michele, via Brunetti, 16.
Sessa Aurunca Rozzera avv. Antonio.
Varese. . . Moroni avv. Giulio.

SEZIONE MEDICA

MEDICI DEL T. C. I.

Ventiduesimo elenco pel biennio 1903-1904

in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio

Bettola . . . . Monti dott. Pio.
Pulfero . . . . Del Negro dott. Giuseppe.
Regnano . . . . Carani dott. Luigi.

FARMACISTI.

Belgioioso . . . . . . Farmacia del dott. Rillosi Giuseppe.
Crema. . . . . » Chiappa, via XX Settembre.

Ventitreesimo elenco.

MEDICI.

Caramanico . . . . . . De Dominicis dott. Luigi.
Morano sul Po . . . . Vanni dott. Francesco.
Rivolta d'Adda . . . . Palazzo dott. Angelo.

FARMACISTI.

Broni . . . . Farmacia Porro già Ghirardi.
Palestro . . . . » di Pelizzolo Silvio.
Pieve di Teco. . . . . » di Giaccheri G. Emilio.
Seregno . . . . » di G. Gandino.

Soci quinquennali

ITALIA.

Carrozza Nicolò, Messina — Civati Amerigo, Olgiate Comasco — Cossù Eugenio, Alghero — Curioni Mario, Como — Faruffini Giuseppe, Genova — Fiorentino Antonio, Napoli — Furlanetto Erminio, Montebelluna — Gelli Adolfo, Fano — Grenni dott. Piero, Alpignano - Livini ing. Licinio, Bari — Maffioli Gioachino, Domodossola — Quintieri Salvatore, Carolei — Raffaelli Cesare, Montebelluna — Rolandi Luigi, Milano — Rossi cav. Italo, Vicenza — Tajer Italo, Cornuda — Zuppini Giuseppe, Sanguinetto.

ESTERO.

Ferreira Don Josè Adolfo, Tacuarembò — Monticelli Emanuele, Passo (Argentina) — Monticelli Lorenzo, Passo (Argentina) — Oppenheimer dott. Henry, New York.

Soci benemeriti.

Anselmi Archimede, Milano — Bertaia Giuseppe, Sanguinetto — Bonacina Eugenio, Milano — Girardi Giacinto, Marostica — Lazzaretti Giovanni, Drò — Marelli Alberto, Desio — Marini Angelo, Pontevico — Monteverde Luigi, Chiavari — Mutti Amerigo, Fiorenzuola d'Arda — Petiva Riccardo, Caselle Torinese — Rossi Armando, Parma — Silva Alessandro, Seregno — Speranza Alceo, Grottammare — Silvi Carbelli Piero, Carpineti — Trocini Ugo, Cosenza — Villani Riccardo, Parma.

TOTALE N. 796.

Meccanici del T. C. I.

Decimonono elenco.

Seconda categoria.

Portogruaro . . . . . Ditta Zearo Luigi e Secondiano, *M.C.*, borgo S. Nicolò.

Ventesimo elenco.

Lovere . . . . Ditta F.lli Pegurri, *II cat.*, via Cavallotti.
Prato . . . . » Preti Giulio, *II cat.*, via Garibaldi.
Trescorre Balneario . » Gualini Luigi, *II cat.*, piazza Cavour.

Garages.

I categoria.

Nizza Mare . . . . Agence Panhard-Michelin, 35, rue de la Paix, 6, avenue Auber.

Alberghi affiliati al T.[1]

Ventesimoquarto Elenco

(*Vedi il Ventesimoterzo nella* Rivista *di ottobre*).

CANNOBIO — *Alb. delle Alpi*, cat. *C* — cam. senza distinzione 1,25; pasti 0,80 - 2,20 - 2,85. Ristorante con lista senza prezzi. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 4 automobili.

CITTADELLA — *Alb. Roma*, cat. *C* — cam. senza distinzione 1,25; pasti 0,50 - 2 - 3. Ristorante senza lista con prezzi. Per il personale di servizio cam. 1, pensione 4. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per automobili.

FAIDO (Canton Ticino) — *Alb. Milano*, cat. *B* — cam. I p. 3, II p. 2,50, III p. 2; a due letti I p. 5, II p. 4, III p. 3; pasti 0,75 - 2,50 - 3,50. Per il personale di servizio cam. 2, pens. 5. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per automobili.

LODI — *Alb. Sole e Gambero*, cat. *C* — cam. I p. 2, II p. 1,70; a due letti I p. 3, II p. 2,50; pasti 0,80 - 2,25 - 3. Ristorante con lista con prezzi. Per il personale di servizio cam. 1,25. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 3 automobili.

OMEGNA — *Alb. Reale della Posta*, cat. *C* — cam. I p. 1,50, II p. 1,25; pasti 0,60 - 2,25 - 3. Ristorante senza lista coi prezzi. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 3 automobili.

POTENZA — *Alb. Lombardo*, cat. *C* — cam. verso strada 2,50, a due letti 4; interne terreno 1,50, I e II p. 2; a due letti 3; pasti 1 - 2 - 3. Per il personale di servizio cam. 1,25. Ristorante con lista coi prezzi. Sconto 10 per cento sul conto totale.

SUZZARA — *Alb. Passera*, cat. *C* — cam. senza distinzione 1,25; pasti 0,50 - 1,80 - 2,50. Ristorante senza lista con prezzi. Per il personale di servizio cam. 1, pensione completa 3,75. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 2 automobili.

TARANTO — *Alb. Europa*, cat. *C* — cam. 2,50 senza distinzione; pasti 1 - 2,50 - 3,50. Ristorante con lista senza prezzi. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per automobili.

---

(1) Le indicazioni col numero romano indicano i piani degli alberghi, quelle coi numeri arabi, i vari prezzi per i singoli piani.
Sotto la denominazione di pasti s'intendono il caffè e latte completo, colazione e il pranzo; nei prezzi indicati è sempre compreso il vino.

Affiliamenti benzina.

Settimo elenco.

259. ALASSIO — **Martino Umberto**, Velocipedi, *via ai Piani*. — Benzina (dazio L. 0,375 al chg.): 695/700 L. 1,05 chg. — Oleoblitz (dazio L. 0,0375 al chg): in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,25; da chg. 2,500 L. 4,50 — Grasso Reinach (dazio L. 0,045 al chg.): in latte da chg. 1 L. 2 — Orario: feriale e festivo, dalle 5 alle 21. Nelle ore di chiusura chiamare il proprietario che abita nella stessa casa.

260. BISTAGNO — **Caligaris Giovanni**, Drogheria e Merceria, *via del Castello, 1*. — Benzina: 695/700 L. 1,15 chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,25; da chg. 2,500 L. 4,50 — Grasso Reinach: la scatola da chg. 1 L. 2. — Orario: aperto nelle ore diurne dei giorni di lunedì, mercoledì, giovedì e sabato; negli altri giorni e alla notte rivolgersi alla drogheria Rosso Paolo, via Umberto I.

261. BOBBIO — **Rossi Vittorio**, Sale, Tabacchi e generi diversi, *via Garibaldi, 22*. — Benzina: 695/700 L. 1,35 al chg. fino a chg. 12; per bidoni interi L. 1,25 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,50; da chg. 1 L. 2,50; da chg. 2,500 L. 5. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2,50. — Orario: feriale e festivo dalle 8 alle 22; recapito, per le ore di chiusura, stessa casa, abitazione al disopra del negozio.

262. BOZZOLO — **Bonoldi Giuseppe**, Drogheria e Bottiglieria, *via Nazionale, 85*. — Benzina: 670/680 L. 1,15 al chg.; 695/700 L. 1,05 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 5 L. 7,50; da chg. 18 L. 11 — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2. — Orario: feriale e festivo, dall'alba alle 21.

263. BRESCELLO — **Farini Amedeo**, Macchine a cucire. Riparatore biciclette, *piazza Maggiore, 3 nuovo*. — Benzina: 695/700 L 1,15 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg 0,500 L. 1,25; da chg 1 L. 2,25; da chg. 2,500 L. 4,50. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2. — Orario: feriale e festivo, dalle 7 alle 24; recapito presso il Caffè Nazionale della signora Racchi Italina.

264. CHIAVARI — **Torsegno Raffaele e Figlio**, Droghe e Coloniali, *via Vittorio Emanuele II*. — Benzina: 695/700 a L. 1,10 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,50; da chg. 2,500 L. 3,80. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 1,80 — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 22; recapito, stessa casa, III piano.

265. CREMA — **Farmacia e Drogheria Chiappa**, *via XX Settembre, 23*. — Benzina: 695/700 a L. 1 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 a L. 1,25; da chg. 2,500 L. 4,50. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 22; campanello per la notte.

266. DIANO MARINA — **Ghigliazza G. B.**, Ferramenta, ottonami, vernici e laborat. da lattoniere, *via Cristoforo Colombo, 1*. — Benzina: 670/680 L. 1,20 chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,25; da chg. 2,500 L 4,50; da chg. 5 L. 8. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2. — Orario: feriale e festivo, estate, dalle 6 alle 22; inverno, dalle 7 alle 21.

267. DOGLIANI — **Giovenale Corrado**, Drogheria Liquoreria, *via Vittorio Emanuele, 2*. — Benzina: 670/680 a L. 1,10 al chg.; 695/700 a L. 1,05 al chg. — Olî Foltzer: in latte da chg. 0,500 a L. 1,80; da chg. 1 a L. 2,90; da chg. 2,500 L. 4,50; da chg. 5 L. 8. — Grasso Foltzer: in scatole da chg. 0,500 L. 1,50; da chg. 1,500 L. 2,90; da chg. 5 L. 6,75. — Orario: feriale e festivo, dalle 5 alle 22.

268. FINALMARINA — **Martino Umberto**, Chincaglierie, *piazza Vittorio Emanuele*. — Benzina (dazio L. 0,0375 al chg): 695/700 L. 1,05 al chg. — Oleoblitz (dazio L. 0,0375 al chg.): latte da chg 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,25; da chg. 2,500 L. 4,50. — Grasso Reinach dazio L. 0,045 al chg.): la scatola da chg. 1 L. 2. — Orario: feriale e festivo, dalle 5 alle 21. Nelle ore di chiusura chiamare il proprietario che abita nella stessa casa.

269. FIORENZUOLA D'ARDA — **Mutti dott. Amerigo**, Farmacista, *via Garibaldi, 63*. — Benzina: 695/700 qualità di Germania, L. 0,90 chg.; nazionale, L. 0,80 chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1; da chg. 1 L. 2; da chg. 2,500 L. 3,75; da chg. 5 L. 6,25. — Grasso Reinach: la scatola da chg. 1 L. 1,65. — Orario: giorno e notte.

270. FIVIZZANO — **Monzani Giovanni**, Armi, Munizioni, Accessori per biciclette, *via Labindo, 2*. — Benzina: 695/700 L. 1,20 chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,40; da chg. 1 L. 2,50; da chg. 2,500 L. 5; da chg. 5 L. 8. — Grasso Reinach: la scatola da chg. 1 L. 2,25. — Orario: feriale e festivo, dalle 7 alle 19 d'inverno, e alle 20 d'estate.

271. INTRA — **Aluvisetti Cesare**, Droghe e Coloniali, *via XX Settembre, 34*. — Benzina: 670/680 per meno di chg. 25 L. 1,05 chg.; per più di chg. 25 L. 1 chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 1 L. 2,25; da chg. 2,500 L. 4,50; da chg. 5 L. 7,50. — Grasso Reinach: la scatola da chg. 1 L. 2. — Orario: feriale, in inverno, dalle 7 alle 20 ed in estate dalle 6 alle 20; festivo, dalle 7 alle 12. Nelle ore di chiusura, chiamare il proprietario che abita nella stessa casa.

272. MAGENTA — **Sacchi Angelo**, Droghiere, *piazza Umberto I*. — Benzina: 695/700 L. 1 chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,20; da chg. 1 L. 2; da chg. 2,500 L. 4. — Grasso Reinach: la scatola da chg. 1 L. 2. — Orario: feriale e festivo, dalle 5 alle 22.

273. MERATE — **Ditta Trivioli Giuseppe**, Droghe, Coloniali, *via del Collegio A. Manzoni*. — Benzina: 695/700 L. 1 chg.; in damigiana tara fissa chg. 10 per damigiana, 695/700 L. 0,95 chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,25; da chg. 2,500 L. 4,50. — Grasso Reinach: in latte da chg. 1 L. 2. — Orario: feriale e festivo, dalle 7 alle 21. Telefono intercomunale N. 9.

274. MILANO — **Ernesto Reinach**, Stabilimento per la fabbricazione di olî minerali e grassi, *via Lario, 90*. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,25; da chg. 2,500 L. 4,50; da chg. 5 L. 7,50; sciolto L. 1,10 al chg. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2. — Orario: feriale, dalle 7,30 alle 18,30; festivo, dalle 9 alle 12.

275. MONTAGNANA — **Forcellini Egidio**, Farmacia Drogheria *piazza Vittorio Emanuele II*. — Benzina: 695/700 a L. 1,10 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 2,500 L. 4,50: - Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2. — Orario: feriale e festivo, nei mesi di giugno, luglio, agosto dal levare del sole alle 23; negli altri mesi dal levare del sole alle 22.

276. MORTARA — **Farmacia Zanetti**, *piazza Vittorio Emanuele*. Benzina: 695/700 L. 1,10 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,20; da chg. 1 L. 1,90; da chg. 2,500 L. 3,80. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 1,75. — Orario: feriale e festivo, dalle 7 alle 23; recapito, nella stessa casa sopra la farmacia.

277. NOVARA — **Menotti Angelo**, Drogheria, *corso Cavour* e *via Giannotti, 1*. — Benzina (dazio L. 0,05 al chg.): 695/700 L. 1,05 chg. — Oleoblitz (dazio L. 0,09 al chg.): in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,25; da chg. 2,500 L. 4,50. — Grasso Reinach (dazio L. 0,06 al chg.): la scatola da chg. 1 L. 2. — Orario: feriale, dalle 7 alle 19; festivo, dalle 7 alle 14. Recapito, per le ore di chiusura, al Cantinone della Posta in via Giannotti.

278. ONIGO DI PIAVE — **Farmacia Deserti**, *strada Provinciale Belluno-Treviso*. — Benzina: 695/700 L. 1,05 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 a L. 1,05; da chg. 1 L. 1,90; da chg. 2,500 L. 3,80. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 1,80. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 20.

279. PALAZZOLO SULL'OGLIO — **Antonio Formenti**, Velocipedi e motociclette, *piazza Roma, casa Pedrali*. — Benzina: 695/700 L. 1,05 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 2,500 L. 5,50; da chg. 5 L. 11. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2,80. — Orario: feriale e festivo, dalle 7 alle 19.

280. PIEVE DI TECO — **Farmacia Giaccheri**. — Benzina: 695/700 a L. 1,20 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 2,500 L. 4,25. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2. Orario: feriale e festivo; in estate, dalle 5,30 alle 22; in inverno, dalle 7 alle 21,30.

281. **POIRINO — Para Guido**, Farmacia, *piazza Umberto I.* — Benzina: 695/700 L. 1,10 chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,15; da chg. 1 L. 2,10; da chg. 2,500 L. 4; da chg. 5 L. 7,50. Grasso Reinach: la scatola da chg. 1 L. 2. — Orario: feriale e festivo, dall'alba alle 22; campanello per la notte dietro alla casa. (La farmacia trovasi nella casa isolata che chiude la detta piazza).

282. **POLESELLA — Bardella Enrico**, Costruttore biciclette, *piazza Polesella 52-53.* — Benzina: 670/680 a L. 1,07 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,25; da chg. 2,500 L. 4,50; da chg. 5 L. 7,50. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2. — Orario: feriale, dalle 7 alle 19; festivo, dalle 7 alle 17; recapito all'abitazione in via Provinciale, 30.

283. **POMARANCE — Caporali Miro**, Farmacia, *via Mascagni, 33.* — Benzina: 695/700 L. 1,10 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 2,500 L. 4,50. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 21; campanello per la notte.

284. **PONTREMOLI — Albergo La Flora**, *piazza Aurelio Saffi, 20.* Benzina: 695/700 L. 1,15 chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,25; da chg. 2,500 L. 4,50; da chg. 5 L. 7,50. — Grasso Reinach: la scatola da chg. 1 L. 2. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 23.

285. **RIVAROLO CANAVESE — Grassotti Fratelli**, Coloniali, *via Ivrea, angolo Corso Torino.* — Benzina: 670/680 L. 1,15 chg.; 695/700 L. 1,10 chg. — Olio Foltzer: in latte da chg. 1 L. 2; da chg. 2,500 L. 4. — Grasso Foltzer: in latte da chg. 1 L. 1,20; da chg. 1,500 L. 2,50. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 22.

286. **SAN REMO — Sappia Onorato**, *via Gioberti e Vittorio Emanuele, 1-15.* — Benzina (dazio L. 0,045 al chg.): 670/680 L. 1,20 chg.; 695/700 L. 1,02 chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,50; da chg. 2,500 L. 4,50. — Grasso Reinach: la scatola da chg. 1 L. 2. — Orario: feriale e festivo, dalle 7 alle 19. Recapito, per le ore di chiusura, in via XX Settembre, 10.

287. **SEREGNO — Ditta Picchiottini Giuseppe**, Drogheria e Idraulica, *via Vittorio Emanuele, 14.* — Benzina: 670/680 L. 1,10 al chg.; 695/700 L. 1 chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,20; da chg. 1 L. 2; da chg. 2,500 L. 3,80; da chg. 5 L. 7,50. Grasso Reinach: la scatola da chg. 1 L. 1,90. — Orario: feriale e festivo, dalle 5 alle 22.

288. **SONDALO — Farmacia Cooperativa**, *piazza Municipale.* — Benzina: 695/700 per meno di chg. 5 L. 1,30; da chg. 5 a 10 L. 1,20; oltre chg. 10 L. 1,10 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,50; da chg. 2,500 L. 5. — Grasso Reinach: la scatola da chg. 1 L. 2,50. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 21.

289. **SUZZARA — De Giovanni Fratelli**, Drogheria, *piazza Garibaldi.* — Benzina: 695/700 L. 1 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,15; da chg. 1 L. 2; da chg. 2,500 L. 4,80. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 1,90. — Orario: feriale, dalle 7 alle 22; festivo, dalle 7 alle 13 e dalle 17 alle 21; recapito, sopra il negozio.

290. **TORTONA — Bobba Fratelli**, Drogheria, *via Emilia, 56.* — Benzina: 695/700 L. 1,05 chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,05; da chg. 1 L. 2,25; da chg. 2,500 L. 3,80. — Grasso Reinach: la scatola da chg. 1 L. 2. — Orario: feriale, dalle 6 alle 22; festivo, dalle 6 alle 14 e dalle 18 alle 22. Durante le ore di chiusura rivolgersi ai proprietari stessa casa entrando dal portone.

291. **TRECATE — Zorgno Felice**, Farmacia chimica, *piazza del Mercato.* — Benzina: 695/700 L. 1,10 chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,25; da chg. 2,500 L. 4,50; da chg. 5 L. 7,50. — Grasso Reinach: la scatola da chg. 1 L. 2. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 22.

292. **TRINITA' — Rota Carlo**, Farmacia, Drogheria, *piazza Umberto I, 3.* — Benzina: 695/700 L. 1,05 chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,15; da chg. 2,500 L. 3,90. — Grasso Reinach: la scatola da chg. 1 L. 1,80. — Orario: feriale e festivo, estivo, dalle 4 alle 22; invernale, dalle 6 alle 21. Campanello per la notte.

293. **VALENZA PO — Ponzone Alessandro**, Drogheria Liquoreria, *piazza Vittorio Emanuele, portici municipali.* — Benzina: 695/700 L. 1 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,25; da chg. 2,500 L. 4,50; da chg. 5 L. 7,50. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2. — Orario: feriale e festivo, dalle 4 alle 24.

294. **VENAFRO — Pezzella Silvio**, Tessuti, ecc., *via Vittorio Emanuele, 1.* — Benzina: 695/700 L. 1,40 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,25; da chg. 2,500 L. 4,50. — Grasso Reinach a L. 2. — Orario: feriale e festivo, tutto il giorno.

295. **VIAREGGIO — Tobino Candido**, Farmacia, *via Zanardelli angolo piazza Cavour, 16.* — Benzina (dazio L. 0,045 al chg.): 695/700 L. 1,05 chg. — Olio Foltzer: in latte da chg. 5 L. 7,75. — Grasso Foltzer: in scatole da chg. 1 L. 2. — Orario: aperto tutto il giorno; alla notte, chiamare.

296. **VIGEVANO — Lodola Enrico**, Drogheria, *piazza S. Francesco, 10.* — Benzina: 695/700 a L. 1,05 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,25; da chg. 2,500 L. 4,50; da chg. 5 L. 7,50. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2. — Orario: feriale, dalle 6 alle 21; festivo, dalle 6 alle 16; recapito nei giorni festivi, dalle 16 alle 22, nell'altro negozio in via Circonvallazione piazza S. Bernardo, 4.

Elenco dei Candidati

a soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 15 settembre al 15 novembre 1904

Soci vitalizi. (*)

BARI, Eugenio Jacobetti. — **BRESCIA**, Santo Braga. — **GENOVA**, Costantino Drago. — **GIRGENTI**, Adolfo Ragusa. — **MANTOVA**, Emilio Enrico Finzi, dott. Emanuele Bassano. — **MILANO**, dott. Gaspare Calderara, Giulio Zambelletti, ing. Emilio Gandini, Arry Angelini, avv. Cesare Isotta, Marchi Luigi Cusani Visconti. — **MOZZATE**, Didaco Dall'Olio. — **ROMA**, march. Benedetto Guglielmi. — **SEREGNO**, avv. Nino Silva. — **TORINO**, Raffaello Farinetti, cav. Antonio Kunster. — **TRIESTE**, dott. Camillo G. Bozza. — **MOSCA**, Primo Serge Galitzine. — **NEW-YORK**, dott. A. Loring. — **PARIGI**, Duca di Richelieu. — **S. PAULO (Brasile)** Nicola Pugliesi. — **SHANGHAI**, Guido Diamante Tornaghi.

Soci annuali. (**)

Inscritti dal 15 settembre al 15 ottobre 1904.

ALESSANDRIA. - *Rocchetta Tanaro.* — Quaglia Giovanni.
ANCONA. — Benelli Alcide.
AQUILA. — Frasca Odoardo.
Calascio. — Ciarroca Amedeo, D'Angelo Giuseppe.
Popoli. — Guanciali Rocchi Alfredo.
AREZZO. - *Camucia.* — Crivelli rag. Gaetano.
Terranuova. — Frittelli dott. Gino.
ASCOLI. - *Offida.* — Sergiacomi Ubaldo.
BARI. — Jacobitti Eugenio.
BELLUNO. - *Pieve di Cadore.* — Ciotti Antonio.
Valle di Cadore. — Olivo Zenone.
BERGAMO. - *Lovere.* — Monti Francesco.
BOLOGNA. — Nanni Levera conte Antonio, Violet Simone Ferdinando.
S. Giovanni in Persiceto. — Pavesi Luigi.
BRESCIA. — Giacoletti Giovanni.
Sale Marasino. — Turla Giuseppe.
S. Martino della Battaglia. — Tracagni conte Andrea.
CAGLIARI. — Sanna Luigi.
Iglesias. — Cardia Ruggero.
Ingurtosu. — Pintus Emilio, Sorrentino Annibale.
CAMPOBASSO. - *Carpinone.* — Di Giovanni Luigi.
S. Massimo. — Tortorelli Gaetano.
Venafro. — Monachetti Vincenzo.
CASERTA. - *Nola.* — Amatori Augusto.
CHIETI. - *Caramanico.* — De Dominicis dottor Luigi.
COMO. — Maggioni Mario.
Olgiate Comasco. — Civati Amerigo.
Ponte d'Arno. — Ferrario Ernesto.
Varese. — Broggini Alfredo.
COSENZA. — Aragona avv. Gaetano, Caruso avv. Carlo, Deni ing. Silvio, Mele avv. Eugenio, Oliveti avv. Giuseppe, Palermo Vincenzo, Roberti avv. Cesare, onorevole Spada Nicola, Tancredi avv. Annibale, Tria dott. Giovanni.
CREMONA. - *Soncino.* — Della Volta nobile Gino.
CUNEO. - *Bersezio.* — Borgognoni Agostino.
Centallo. — Aime geom. Carlo.
Mondovì. — Del Re Antonio.
Trinità. — Barberis Francesco.
FERRARA. — Giovanetti Roberto.
FIRENZE. — Guerra Ettore, Maltagliati Arcadio.
Prato. — Bettazzi dott. Silla.
Rufina. — Franci Umberto.
FOGGIA. — De Meis Nicola.
S. Severo. — Russi Alfonso.

(*) *Art. 5 dello Statuto:* I soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'estero. — (**) *Art. 6 e 9:* I soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12:* Il Consiglio non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai soci, invierà al candidato la tessera di riconoscimento.

FORLI' - *Rimini*. — Pozzi Gustavo.
GENOVA. — Bardellini dott. G. Felice, Cresta Lorenzo, De Luca Alberto, Faruffini Giuseppe, Ferraris Luigi, Gambaro Ant. Ettore, Lizza sac. Antonio, Valle prof. Leopoldo.
Alassio. — Ghibaudi Policarpo.
Albenga. — Fascio Giuseppe Spirito, Ferro dott. Giovanni, Francesio Ernesto, Perlati Pietro.
Camogli. — Bozzo ing. Edoardo.
Castiglione Chiavarese. — Bobbio Camillo.
Cornigliano. — Brunetta d'Usseaux conte Leopoldo, De Marpillero Ermenegildo.
Sampierdarena. — Nasturzio Ettore.
GIRGENTI. — De Crescenzo Antonio.
LUCCA. - *Pescia*. — Bartolini Silvio.
Viareggio. — Boccella march. Giovanni.
MANTOVA. — Finzi Emilio Enrico.
MASSA CARRARA. - *Pontremoli*. — Petricciolì Michele.
MILANO. — Bianchi Costantino, Cappia Adolfo, Cigala Pietro, Ciseri Vincenzo, Cominetti Enrico, D'Alessio Emilio, Della Vecchia Stefano, JONA NEEMIA, Malaspina Lorenzo, Malvan Giulio, Massarani Ciro, Pavesi prof. rag. Pietro, Ripamonti Edoardo, Segati Dante, Todeschini dott. Riccardo, Trippa Guglielmo, Vachelli rag. Giuseppe, Viscardini Vincenzo, Zambeletti Giulio.
Castano I. — Grifianti Riccardo.
Codogno. — Dansi Francesco.
Legnano. — Scandroglio Luigi.
Lodi. — Ughetto ten. Augusto.
Monza. — Dell'Orto Alfredo, Locatelli Giovanni.
Saronno. — Langbein Paul.
MODENA. - *Carpi*. — Bertolazzi dott. Giuseppe.
Vignola. — MONTI MARIA.
NAPOLI. — Spagnoletti Zeuli Pasquale, Ultrocchi Clemente.
Castellamare Stabia. — Papotti Gustavo.
NOVARA. — UGAZIO FELICINA.
Belgirate. — Groppetti Nanni.
Borgosesia. — Bremme Antonio.
Suno. — Della Porta de Carli conte Gaudenzio.
Valduggia. — Rasario geom. Egidio.
Zumaglia. — Donis Giuseppe.
PADOVA. - *Brusegana*. — Ferrarese Spiridione.
PALERMO. - *Ficarazzi*. — Lima Rosario.
PARMA. — Alinori Giuseppe.
Ostia. — Gandolfi Domenico.
PAVIA. — Filomusi Guelfi Guido, Gobbi Belcredi Emilio.
Albuzzano. — Vecchio Giuseppe.
Belgioioso. — Cernuschi Luigi, Rillosi dott. Giuseppe.
Vidigulfo. — Manara Primo.
PERUGIA. - *Città della Pieve*. — Basiliotti Nazzareno, BERARDI GUIDARELLI LUCREZIA.
Foligno. — Mercurelli Alessandro.
PIACENZA. — Icardi Giuseppe.
Bettola. — Arata Antonio, Bianchi Francesco, Pastori Giovanni, Remondi Ernesto.
Vicomarino. — Motti Marino.
PISA. — Jori Giulio.
Montecastello. — Pierotti dott. Angelo.
PORTO MAURIZIO. — Picconi Camillo, Enrico Schwarz.
POTENZA. - *Irsina*. — Mattachini rag. Francesco.
RAVENNA. — Serafini Amici Adriano.
Faenza. — Cavina Marcello.
Lugo. — Manzoni conte Domenico.
REGGIO EMILIA. — Guidetti Giuseppe, Maramotti Alberto.
Luzzara. — Pizzorni dott. Vinceslao.
Poviglio. — Torriani Guglielmo.
ROMA. — Colla Giuseppe, Crostarosa avv. G. Maria, Delfini avv. Camillo, Locatelli Carlo, Waldis ing. Guido.
Acquapendente. — Boni Nazzareno, Rocchi Nazzareno.
Frosinone. — Vivoli avv. Leone.
ROVIGO. - *Adria*. — Cavallini Stefano.
Ceneselli. — Chiotto Antonio.
SONDRIO. - *Chiavenna*. — De Tanti Achille.
SALERNO. - *Pagani*. — De Pascale Enrico.
Sapri. — Gallo Giuseppe.
TERAMO - *Città S. Angelo*. — Podestà Sgaroni Francesco.
TORINO. — Artuffo Luigi, Battaglino Tommaso, Bodero rag. Enrico Michele, Borla Gustavo, Bronzini Tommaso, Costa della Torre Emanuele, Franco Giovanni, Frè Luigi, Kuster cav. Antonio *junior*, Martino Giuseppe, Martino rag. Secondo, Sacerdote Johanna, Vajo Giovanni, Vercelli Eugenio
TREVISO. — Furlanetto rag. Ugo.
Oderzo. — Maschietto Giuseppe.
Susegana. — Rossetti Giovanni.
UDINE. - *Cordovado*. — Ros Antonio.
Manzano. — Guiotto dott. Giovanni.
Rivolto. — Cuchiaro Nedar Luigi.
Tarcento. — Alghisi avv. Pietro.
Zeglianutto. — Bernardinis Ugo, Bertoli Fiorendo.
VENEZIA. — Angeli Carlo, Millin prof. Antonio, Pizzati Marco Antonio, Romeo Giovanni.
Portogruaro. — Zearo Secondiano.
Zelarino. — ZORZI nob. RINA.
VERONA. — Albertini Alberto, Bella Carlo.
Sanguinetto. — Carli dott. Casimiro.
Tregnago. — Valle avv. Carlo.
VICENZA. — Rossi magg. cav. Italo.
Mason. — Arnaldi conte Giovanni, Cecchetto dott. Agostino.
COLONIA ERITREA. - *Asmara*. — Corso Francesco, Matteini Giovanni.
Keren. — Balugani Gustavo, Gallina Guiscardo.

ESTERO.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. - *Trieste*. — Grisi Guido, Perpich Antonio, Radivo cap. Francesco.
Gorizia. — Marcuzzi Mario.
TRENTINO. - *Ala*. — Sartori Domenico.
PROVINCIE DIVERSE. - *Vienna*. — Figdor Carlo.

Francia.

La Turbie. — Allegranti Claudio, Vincinguerra Romeo.
Nizza Mare. — Cereghelli Augusto.
Parigi. — Il duca di Richelieu, Henraux Lucien, Mortry dott. Wood M.c, Taride Alphons.
MONACO PRINCIPATO. - *Montecarlo*. — Cargnino Andrea.

Germania.

Bad-Aibling. — Meggendorfen Friéderich.
Mülhquse. — Formica Jos.

Olanda.

Aia. — Marcoux Giovanni.

Svizzera.

Ascona. — Poncini Charles.
Eschlikow. — Miotti Sebastiano.
Stanz. — Bucher Fredy.

America Nord.

S. Francisco (California). — De Vecchi cav. dott. Paolo, Rossi cav. Pietro Carlo, Sbarboro Alfredo, Sbarboro cav. Andrea, Sbarboro Romolo, Vegliante de Ryana Giuseppe.

America Sud.

Cravinhos (Brasile). — Grasseschi Agide.
Rosario S. Fè (Repubblica Argentina). — Rossi Natalio.
Valparaiso. — Reiser Costanzo.

Inscritti dal 15 ottobre al 15 novembre 1904.

ALESSANDRIA. — Chiaramella Cesare.
AQUILA. — Frasca Guglielmo, Frasca Guido.
ASCOLI PICENO. - *Porto S. Elpidio*. — Maggiori Filippo.
BERGAMO. — Brusaferri Antonio.
Lovere. — Pegurri Giuseppe.
Villa d'Adda. — Bassi rag. Luigi.
BOLOGNA. - *Persiceto*. — Bassoli Francesco.
Vado. — Conti Arrigo.
BRESCIA. — Coen Umberto.
Cizzago. — Spazzini Giulio.
COMO. — Catena Romolo, Mondini Achille, Müller Franz.
Moltrasio. — Gravagni Arturo.
Mozzate. — Dall'Oglio Didaco.
COSENZA. — Corigliano avv. Alessandro, Laratta avv. Francesco, Mayerà Gustavo.
FERRARA. - Cicatelli Martino.
FIRENZE. — Martini Edoardo, Mazzi Giuseppe.
Prato. — Corvi Mario.
GENOVA. — Santini Olinto.
Pegli. — Rotondo Ferdinando.
MANTOVA. — Muggiati ten. Giuseppe.
Gonzaga. — Mori dott. Umberto.
Motteggiana. — Piccagli Cincinnato.
MESSINA. - *Patti*. — Arlotta Giuseppe Orlando.
MILANO. — Angelini Harry, Calabi Attilio, Casati Brioschi Gian Franco, Flumiani avv. Giuseppe, Freschi Alessandro, Gazzaniga Luigi, Grasselli Alfredo, Pietra cav. Luigi, Pucci march. Orazio, Ronchetti Felice, Rossi Leonardo, Tagliani dott. Giovanni, Vallardi Pietro.
Lodi. — Chiapponi Gian Franco, Grillenzoni ten. Edmondo.
Musocco. — Cagnoni Mario.
NAPOLI. — D'Aste Vittorio.
NOVARA. - *Buronzo*. — Cottini Guglielmo.
Domodossola. — Fagnano Giovanni.
PADOVA. - *Bassanello*. — Braghetta Luigi.
Montagnana. — Forcellini Egidio.
PAVIA. - *S. Biagio di Garlasco*. — Marangoni Federico.
PESARO. - *Pennabilli*. — Belloni G. B.
PISA. - *Cecina*. — Cantini Giovanni.
PORTO MAURIZIO. - *Ventimiglia*. — Balestra G. B.
POTENZA. - *Acquafredda*. — Faraco Giuseppe.
RAVENNA. — Almagià Vittorio.
ROMA. — Canè Giovanni, Pagano Antonio.
ROVIGO. - *Adria*. — Previato Giuseppe.
TORINO. — Gregorini Arturo.
Gassino. — Varetto Ernesto.
Ivrea. — Enrico Alfredo.
S. Antonino di Susa. — Gili Giovanni - Hofmann Enrico.
TREVISO. - *Vittorio*. — Municipio.
UDINE. — Ufficio di vigilanza urbana del Municipio di Udine.
Artegna. — Romanini Gaudenzio.
Piano d'Arta. — Cozzi Albino.
Trasaghis. — Cecchini Giacomo.
VICENZA. - *Primolano*. — TAVERNA MARIA.

ESTERO.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. - *Trieste*. — Stella Giuseppe.
PROVINCIE DIVERSE. - *Petschau* (Boemia) — DUCHESSA DI BEAUFORT.
Urfahrn a. D. — Bläser Giovanni.

Francia.

Montpellier. — Saumade Louis.
Nizza. — Seretti Augusto, STONE GLADYS.
Parigi. — D'ANGERVILLE march. JEANNE, DAUSSY VALERE, Principe de Beauran, Henraux Alberto.

Inghilterra.

Ullen Wood. — Bubb Henry.

Russia.

Mosca. — Galitzine principe Serge.

Svizzera.

Basilea. — Carcano Giacomo.

Stati Uniti d'America.

Washington. — Ffoulke Charles M.

America del Sud.

Buenos Ayres (Repubblica Argentina). — Lavarello Cesare.
S. Paulo (Brasile). — Puglisi Nicola.

Soci annuali al 15 settembre 1904		N. 41056
» » inscritti dal 15 settembre al 15 ottobre 1904		» 229
» » inscritti dal 15 ottobre al 15 novembre 1904		» 86
Soci annuali al 15 novembre 1904		N. 41371
Soci vitalizi al 15 settem. 1904	N. 665	
» » inscritti dal 15 settembre al 15 ottobre 1904	» 14	
Soci vitalizi inscritti dal 15 ottobre al 15 novembre 1094	» 8	» 687
Totale dei soci al 15 novembre 1904		**N. 42058**

Ufficio di redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14.
Direttore: Prof. Ottone Brentari.
Gerente: Attilio Dalla Cola.

24824 - Milano, Tip. Capriolo e Massimino
Via Francesco Guicciardini, N. 5

ANNO X - N. 12 Copie 45 000 DICEMBRE 1904

TOURING CLUB ITALIANO

RIVISTA MENSILE

Redazione e Pubblicità presso la Direzione Generale del T. C. I. - MILANO, Via Monte Napoleone, 14

STRADA non CILINDRATA

STRADA CILINDRATA

Ing. Gola & Conelli

Impresa di manutenzione stradale
═ colla cilindratura a vapore ═

Premiata con Medaglia d'Oro
all' Esposizione turistica di Bologna 1904

Vendita di Compressori stradali e Locomotive stradali " Aveling & Porter ,, — Spazzatrici — Sfangatrici, ecc., ecc.

Sede Principale: MILANO - Via Dante, N. 16
Succursali a CASERTA e LECCE

CICLI ══
AUTOMOBILI

BIANCHI

EDOARDO BIANCHI

— *MILANO*

Via Nino Bixio, N. 21
(Porta Venezia)

═ GRANDE GARAGE - APERTO GIORNO E NOTTE ═

D. VALENSIN - GENOVA

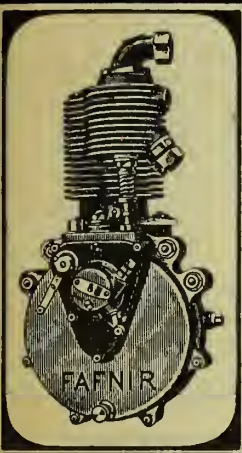
— 7 — Via della Pace — 7 —

GARAGE — ACCESSORI — RIPARAZIONI

Agente esclusivo
per la Liguria delle
Automobili "Florentia,,
licenza **Rochet-Schneider**

Difesa personale per tutti!

Per L. 1 si vendono per *réclame* le meravigliose lampadine ELECTRA (vedi figura) modello perfezionato, che aboliscono con enorme vantaggio l'uso dei fiammiferi, candele ecc., e sono di prima difesa contro tutti i pericoli della notte. Difatti toccando il bottone la *luce è fatta* non solo per salire le scale di notte, traversare strade e passaggi oscuri, sotterranei ecc., ma anche per riconoscere *istantaneamente* a prudente distanza e quindi premunirsi delle persone celate nell'ombra. Queste lampadine insuperabili sono state oggi adottate da migliaia e migliaia di agenti di polizia del mondo intero. Ogni batteria di ricambio, che può servire anche tre mesi, costa soltanto **centesimi 60**. Per commissioni inviare *cartolina-vaglia* (aggiungendo **centesimi 30** per ogni *spedizione raccomandata*) alla

Premiata Ditta FRASCOGNA, Via Orivolo, 35, Firenze.

Motori per motocicletta

Fafnir

Aachener Stahlwaarenfabrik-Actien-Gesellschaft-Aachen (Prussia)

Rappresentanti generali per l'Jtalia
Fratelli Erba, Milano. C. Garibaldi 102.

LANITE

Polvere da caccia senza fumo

Brevettata dalla
Società Anonima DINAMITE NOBEL
di AVIGLIANA (Piemonte)

Facilità di caricamento - Massima penetrazione e pulizia

In vendita dai principali armaioli del regno.
Per vendita all'ingrosso rivolgersi alla
Società Anonima DINAMITE NOBEL - AVIGLIANA (Piemonte)

„AUTOL"

IL MIGLIOR OLIO LUBRIFICANTE PER AUTOMOBILI E MOTOCICLETTE.

Rapp. Generali: C. FRERA & C., Milano - Torino.

"CEDRAL"

Liquore High-Life per Turisti

DUPLEX

La più perfetta preparazione dello Stabilimento TASSONI - SALÒ al quale spedendo cartolina vaglia di L. 5 — ottienesi pacco di una bottiglia franco di porto nel Regno.

Carte Fotografiche-Bayer.

Carta Platino-Bromuro-Bayer

Extra sensibile per la stampa a contatto e per ingrandimenti. — Neri insuperabili. — Bianchi purissimi.

Carta S. Luca. — Carta a sviluppo, per toni bruni. Si opera senza camerino oscuro.

Carta Tula. — Carta a sviluppo. Splendidi effetti chiaro scuro. Si opera senza camera oscura.

Carta Lactarin. — Nuovissima. Per stampa diretta. Resiste all'acqua calda.

Carta Pan. — Toni nero-verdi, verdi-oliva, bruni, seppia, rossi, gialli. Si ottengono solo cambiando la concentrazione del bagno e l'esposizione.

Carta aristotipica - (Liesegang). — La più antica e rinomata carta per la stampa diretta alla gelatina.

Chiedere istruzioni dettagliate alla Ditta FED.° BAYER & C.ia — Milano, Via Borgonuovo, N. 15

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
AL TOURING CLUB ITALIANO

...l... sottoscritt... Signor ...
del (paternità) ...
di professione ...
d'anni ... chiede di essere ammesso ... in qualità di
socio vitalizio (1) / annuale (2) al T. C. I.

Si dichiara edott... dello Statuto e del Regolamento dell'Associazione, si obbliga ad osservarli ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring.

Firma leggibile ...

domiciliat... in ... Prov. di ...
Via ... N. ...
Firma del padre o tutore, o marito ...

Da ... il ... 190...
Firma del socio presentatore ...

(1) Versano una volta tanto { L. 100 se residenti in Italia. / » 125 » » all'Estero.
(2) Versano L. 6 annue più L. 2 d'ammissione se in Italia.
» » 8 » » » 2 » » all'Estero.

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
AL TOURING CLUB ITALIANO

...l... sottoscritt... Signor ...
del (paternità) ...
di professione ...
d'anni ... chiede di essere ammesso ... in qualità di
socio vitalizio (1) / annuale (2) al T. C. I.

Si dichiara edott... dello Statuto e del Regolamento dell'Associazione, si obbliga ad osservarli ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring.

Firma leggibile ...

domiciliat... in ... Prov. di ...
Via ... N. ...
Firma del padre o tutore, o marito ...

Da ... il ... 190...
Firma del socio presentatore ...

(1) Versano una volta tanto { L. 100 se residenti in Italia. / » 125 » » all'Estero.
(2) Versano L. 6 annue più L. 2 d'ammissione se in Italia.
» » 8 » » » 2 » » all'Estero.

SCHEDA DI SOTTOSCRIZIONE
per l' ANNUARIO DELL' AUTOMOBILISMO

Edizione del Touring Club Italiano - 1904

Il sottoscritto ...
Socio del T. col numero di tessera ...
dichiara di acquistare N. ... *copi*...
dell' Annuario dell' Automobilismo 1904 *al prezzo di L.* (*) ... *per ogni copia e complessivamente quindi L.* ...
che il sottoscritto invia all' uopo alla Direzione Generale del Touring in vaglia postale.

(Firma leggibile, per evitare errori di interpretazione)

...

Residente in ...
Via ...
(Provincia di ...*).*

(*) L. 2, 50 per i soci del T. C. I. e L. 5 per i non soci.

SCHEDA DI SOTTOSCRIZIONE
PER CARTELLI INDICATORI

Il sottoscritto (1) ...
domiciliato in ...
invia al Touring Club Italiano (Commissione Cartelli Indicatori) in Milano, la somma di Lire ...
per N° ... *Cartelli indicatori*
a posizione { *libera* (2) / *obbligata* (3)
e N° ... *sostegni in ferro* (4)

Firma ...

... *addì* ... *190*...

OSSERVAZIONI (5)

...

(1) Nome e cognome e titolo dell'Ente donatore.
(2) Se la scritta e l'ubicazione vengono lasciate al libero criterio del Touring, l'oblazione per ogni cartello è di lire 10 (dieci): gli oblatori possono però esprimere i loro desideri o suggerimenti ai quali la Commissione dei Cartelli Indicatori cercherà di attenersi per quanto è possibile.
(3) Se l'indicazione e ubicazione sono prescritte dal donatore, l'oblazione è fissata in Lire 20 (venti): anche in questo caso però la Commissione si riserva il diritto di approvazione.
(4) Ogni sostegno in ferro del Touring costa L. 10.
(5) Quivi è da indicare il testo proposto pei cartelli, se trattasi di posizione obbligata; i suggerimenti e desideri se trattasi di posizione libera. La richiesta di altri moduli di sottoscrizione può essere fatta alla Direzione del Touring, Milano, via Monte Napoleone, 14, mediante carta da visita portante la scritta P. C. I. e l'indicazione del richiedente.

CARLONI

“Duplex„ 1904

a filo Standard inestensibile

COLLA FORZA DEL DITO MIGNOLO SI ARRESTA ALL'ISTANTE LA MACCHINA SENZA FORZA ALCUNA SI FA QUALUNQUE DISCESA

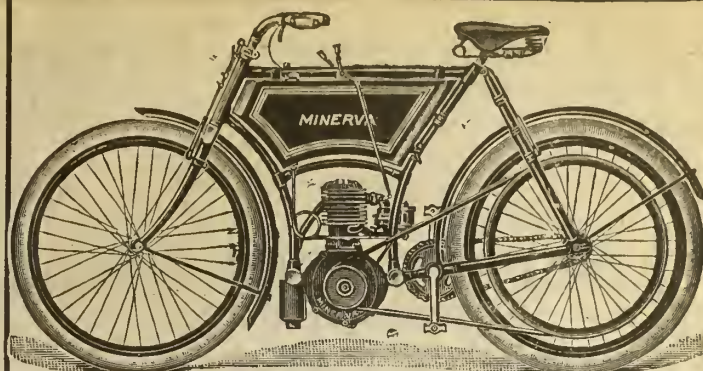
 Proclamato da tutti gli intelligenti

il miglior freno del Mondo

per Città e Montagna

VENDITA AL DETTAGLIO DAPPERTUTTO

ALL' INGROSSO da: C. Scotti & C. - Fabbre & Gagliardi - Corrado Frera & C. - Giulio Marquart - Secondo Prati - Sironi, Oggloni & C. - Luigi Sacchi.

CARLONI'S BRAKE Company - MILANO

MOTORI E MOTOCICLETTE

“MINERVA„

2 3|4 e 3 1|2 HP.

Valvole comandate meccanicamente. — Carburatore speciale LONGUEMARE-MINERVA con regolatore del gas e dell'aria. — Massimo rendimento. — Consumo minimo. — Meccanismo semplice. — Manovra facilissima.

Vincitrice della classica corsa mondiale « Circuit des Ardennes » 1904.

Nella riunione di Spa la Motocicletta MINERVA è arrivata prima nella corsa in salita 5 chilometri e 500 metri in 4 minuti 33 3|5 secondi.

Deposito con esclusiva vendita per l'Italia presso

Giulio Marquart - Milano

(OPUSCOLO GRATIS A RICHIESTA)

Grande Emporio di novità Ciclistiche - Assortimento completo di Accessori e Serie di costruzione per Biciclette e Motociclette

Unione Zincografi

di Mangiarotti Marcello e C.

MILANO

Telefono 21-81 — Corso Garibaldi, 93

Premiato Stabilimento Artistico per l'esecuzione dei clichés nei diversi sistemi Fotomeccanici.

DIGESTIONE PERFETTA

mediante l'uso della

TINTURA ACQUOSA DI ASSENZIO

di Girolamo Mantovani - Venezia.

Rinomata bibita tonico-stomatica raccomandata nelle debolezze e bruciori dello stomaco, inappetenze e difficili digestioni; viene pure usata quale preservativo contro le febbri palustri. Si prende schietta o all'acqua di Seltz.

Vendesi in ogni farmacia e presso tutti i liquoristi.

Guardarsi dalle Imitazioni

Motocicletta

Sarolèa

2 1/4 - 2 3/4 - 3 1/2 HP.

SECONDO PRATI - MILANO

— 8, Via Cesare Correnti, 8 —

Cicli WANDERER — I MIGLIORI CONOSCIUTI

Motociclette WANDERER - 2 1|2 HP.

accensione a magnete rotativo - Modello 1904

G. Strumia - Milano

— 10, Via Solferino, 10 —

BICICLETTE POPOLARI - £. 100

Accessori per Velocipedi e Motociclette

Riparazioni

Manifattura Pneumatici - Articoli di gomma

COLTURI & FRANCHI

succ. ad

ANGELO DUINA fu GIOV.

FABBRICA D'ARMI

BRESCIA

Fucili da caccia fini e finissimi di lusso - Fucili speciali per caccia grossa, caccia in montagna, tiro al piccione. - Carabine - Revolvers tascabili per sportmans - Accessori - Cartucciami - Grande laboratorio per le riparazioni.

Chiedere nuovissimo Catalogo illustrato.